



# *Corte dei Conti*

Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti  
sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria

dell'**ENTE NAZIONALE ASSISTENZA AL VOLO**

**(ENAV S.p.A.)**

per l'esercizio 2012

*Relatore: Presidente Ernesto Basile*

*Ha collaborato per l'istruttoria e l'analisi gestionale la dott.ssa Luisa Conti*

nell'adunanza del 6 dicembre 2013;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con R.D. 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n.259;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 24 marzo 1981 con il quale l'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (AAAVTAG) è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

vista la legge 21 dicembre 1996 n. 665 con la quale detta Azienda è stata trasformata in ente di diritto pubblico economico denominato Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV);

vista la trasformazione dell'ENAV in società per azioni (**ENAV S.p.A.**) con decorrenza 1° gennaio 2001, in base all'art. 35, legge n. 144 del 1999;

visto il bilancio dell'Ente suddetto, relativo all'esercizio finanziario 2012, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Ernesto Basile e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENAV S.p.A. per l'**esercizio 2012**;

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa all'esercizio 2012 è risultato che:

1. l'esercizio al 31 dicembre 2012 si è chiuso con un utile di esercizio pari a 46,2 milioni di euro, in aumento di 33,8 milioni rispetto all'anno 2011 che era pari a 12,4 milioni di euro, per l'effetto combinato del risparmio conseguito sui costi e per l'aumento dei ricavi (circa il 2%);

2. il valore della produzione ha registrato un incremento di € 17.318.054 passando da € 836.138.053 del 2011 ad € 853.456.107 del 2012;
3. i costi della produzione sono aumentati di € 11.408.505 (da € 774.465.905 del 2011 ad € 785.874.410 del 2012), soprattutto per l'incremento dei costi del personale e per l'aumento degli ammortamenti e svalutazioni;
4. il capitale investito netto, è stato pari a 1.437,5 milioni di euro registrando un decremento di circa 20,1 milioni di euro rispetto al 2011 dovuto principalmente all'incremento degli ammortamenti;
5. il capitale proprio si attesta a 1.288,9 milioni di euro in incremento di 38,2 milioni di euro rispetto al 2011 come effetto netto tra il risultato di esercizio 2012 di 46,2 milioni di euro ed il pagamento del dividendo di 8 milioni di euro per il 2011;
6. la gestione finanziaria complessiva ha evidenziato un netto miglioramento riconducibile ai significativi incassi del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi ai Contratti di Servizio 2007-2009 e 2010-2012, per un importo complessivo di 361,9 milioni di euro - rispetto ad un credito maturato al 2011 di 422,6 milioni di euro;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del bilancio - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P . Q . M .

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2012 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV S.p.A.), l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

PRESIDENTE f.f. - ESTENSORE

*Ernesto Basile*

Depositata in segreteria il 13 dicembre 2013

**Relazione** sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di **ENAV S.p.A.**, per l'esercizio finanziario 2012.

## **S O M M A R I O**

PREMESSA

### I – LA SOCIETÀ E I RAPPORTI ISTITUZIONALI

A) La *governance* societaria

B) L'organizzazione aziendale

1. L'organizzazione aziendale di Techno SKY S.r.l.

C) Il mantenimento della Certificazione "Single European Sky", il mantenimento della Certificazione di Qualità ISO 9001, della Certificazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni ISO 27001 e delle certificazioni della flotta aerea di radiomisure

D) Il rapporto Stato – ENAV

1. I contratti di programma e di servizio

2. La legge sui requisiti di sistema e i suoi effetti

E) Il piano industriale 2012-2016

F) La comunicazione societaria

G) Sviluppi delle vicende giudiziarie e azioni conseguenti

### II – L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

A) LA SICUREZZA: attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea.  
La safety, la capacità ATC, la regolarità, la puntualità e l'efficienza dei voli

1. La sicurezza operativa (i.e. Safety)

2. La qualità dei servizi di navigazione aerea

3. Previsioni sul traffico aereo assistito e sulla qualità dei servizi di navigazione aerea-salute e sicurezza sul luogo del lavoro

B) La normativa comunitaria e i piani di performance

1. Il Piano di Performance nazionale e gli obiettivi
2. L'obiettivo di efficienza economica di rotta secondo lo schema di Performance comunitario
3. Il risultato conseguito da ENAV nel 2012 in termini di efficienza economica di rotta

C) Le attività internazionali

1. Il quadro di riferimento
2. BLUE MED
3. Il programma SESAR
4. Il Gruppo A6
5. Coflight
6. Flight

D) Gli investimenti

1. Il piano degli investimenti 2012-2014
  - 1.1 Principali interventi previsti nel piano 2012-14
  - 1.2 Aspetti finanziari del piano 2012-14
  - 1.3 Principali interventi effettivamente attivati nel 2012
  - 1.4 Sviluppo dei sistemi informativi gestionali
2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2013-2015
  - 2.1 Il Piano degli investimenti 2013-2015
  - 2.2 Principali interventi previsti

E) Le risorse umane, le relazioni industriali, la formazione, il contenzioso del lavoro e la privacy

1. Evoluzione nelle consistenze del personale
2. Il costo del personale
3. Le relazioni industriali
4. Il contenzioso del lavoro e la privacy

## 5. La formazione e l'Academy di Forlì

### F) L'attività negoziale

1. L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione
2. Le attività commerciali della società
  - 2.1 ENAV Asia Pacific

### G) Il sistema dei controlli interni

- a) I controlli ex d.lgs. 231/2001
- b) L'internal auditing
- c) Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

### H) Il contenzioso e la consulenza legale

### I) L'attività delle controllate

1. Techno Sky S.r.l. sintesi dei principali dati economico-patrimoniali e rendiconto finanziario
2. Il Consorzio SICTA

## III – LA GESTIONE FINANZIARIA 2012

- A) Principali risultati economici, patrimoniali e finanziari
- B) Il bilancio del Gruppo ENAV
- C) Il budget, le tariffe, il controllo di gestione e la contabilità analitica

## IV – CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Acronimi e Glossario

**PREMESSA**

Nella precedente Relazione (Atti Parlamentari, XVI Legislatura, Doc. XV n. 481) la Corte, nel riferire al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha esaminato i risultati della gestione di ENAV per l'anno 2011 e per i primi mesi del 2012.

Nella presente relazione – inerente all'esercizio 2012 ed aggiornata sui fatti di rilievo fino a metà del 2013 – la Corte riferisce sull'attività svolta dalla società, nel difficile contesto di crisi economica internazionale, nella prospettiva primaria della salvaguardia della sicurezza dei voli.



## **I – LA SOCIETÀ E I RAPPORTI ISTITUZIONALI**

### **A) La *governance* societaria**

ENAV è la società per azioni interamente partecipata dallo Stato, non quotata, che espleta i servizi della navigazione aerea per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione.

Il Ministro dell'Economia e delle Finanze esercita i diritti dell'azionista pubblico, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che è anche il Ministro vigilante per il settore dell'aviazione civile.

La Società è altresì soggetta alla vigilanza dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (E.N.A.C.), e cioè dell'Autorità Nazionale di Vigilanza, regolazione tecnica, certificazione e controllo nei settori della fornitura dei servizi di controllo del traffico aereo e dell'intera aviazione civile, ai sensi della regolamentazione comunitaria sul Cielo Unico Europeo e degli articoli 687 e seguenti del Codice italiano della Navigazione.

Lo statuto di ENAV, già adeguato alle disposizioni di cui all'art. 3 della legge 24 dicembre 2007 n. 244 (Legge finanziaria 2008), come modificato dall'art. 71 dalla legge 18 giugno 2009 n. 69 e dall'art. 19 del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78 convertito in legge 3 agosto 2009, n. 102, è stato successivamente modificato dall'Assemblea tenutasi il 22 novembre 2011 con l'introduzione della carica dell'Amministratore Unico in alternativa all'organo amministrativo collegiale e, da ultimo, dall'Assemblea straordinaria del 16 maggio 2013 che ha provveduto alla modifica dello statuto per l'adeguamento alle norme introdotte con il D.P.R. 30 novembre 2012, n. 251 in materia di equilibrio tra i generi negli organi di amministrazione e di controllo nelle società controllate dalle pubbliche amministrazioni.

Il sistema di *governance* societaria adottato è, allo stato, quello tradizionale con la previsione statutaria di un Amministratore Unico ovvero di un Consiglio di Amministrazione, composto da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri, che si riunisce "di regola" ogni mese.

Per ulteriori dettagli si rinvia alle precedenti relazioni.

L'Amministratore Unico in carica è stato nominato fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013 dall'Assemblea tenutasi in data 22 novembre 2011 dopo che, a seguito delle dimissioni rassegnate in pari data dal Presidente e da un altro consigliere di amministrazione, si era verificata l'ipotesi statutariamente prevista per la quale si è inteso dimissionario l'intero organo amministrativo.

Nella stessa seduta del 22 novembre 2011, l'Assemblea ha riconosciuto all'Amministratore Unico un emolumento complessivo su base annua a qualsiasi titolo spettante allo stesso, nella misura massima a suo tempo stabilita a favore del precedente Amministratore Delegato dall'Assemblea e dal Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2389, commi 1 e 3 del codice civile, ridotta del 5% (cinque per cento) e, pertanto, pari a complessivi euro 454.812.

L'Amministratore Unico, almeno una volta al mese, incontra il Collegio Sindacale ed il magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo in apposite riunioni, in occasione delle quali riferisce in merito al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, eventualmente adottando le relative determinazioni.

A seguito della nomina del nuovo organo amministrativo monocratico, nella persona del Direttore Generale della Società, a novembre 2011, è stata disposta la confluenza del ruolo e delle funzioni della Direzione Generale in quelle dell'Amministratore Unico.

A novembre 2012, l'organo amministrativo ha ripristinato, con decorrenza 1° dicembre 2012, la posizione del Direttore Generale individuato, in continuità rispetto al passato, nel Responsabile dell'Area Operativa, e quindi con il responsabile del core business della Società.

Al nuovo Direttore Generale, è stato attribuito il governo dei processi operativi di erogazione dei servizi di navigazione aerea nel rispetto dei più elevati standard di safety e security e per il governo del ciclo degli investimenti aziendali, garantendone l'efficienza e l'economicità ed assicurandone l'evoluzione in coerenza con la domanda di traffico e la pianificazione ATM internazionale. In particolare, il Direttore Generale sovrintende e coordina l'attività operativa di erogazione dei servizi della navigazione aerea e sovrintende alla continuità operativa, all'affidabilità e all'efficienza dei sistemi e degli apparati impiegati nell'erogazione dei suddetti servizi e delle relative infrastrutture, avvalendosi dell'operato della controllata Techno Sky.

Il Direttore Generale presidia altresì la realizzazione dei progetti di investimento, in coerenza con quanto definito dal Piano Investimenti, supervisionandone tutte le fasi, compresa la realizzazione da parte dei fornitori, della Controllata Techno Sky e del Consorzio Sicta.

Il Direttore Generale è responsabile della safety e della security, nel senso della sicurezza del volo e della protezione dei siti.

Per quanto riguarda l'organo di controllo, l'Assemblea del 27 maggio 2010 ha nominato il Collegio Sindacale per il triennio 2010-2011-2012, confermando i

compensi annui lordi già determinati per il precedente organo, pari a 30.000 euro per il Presidente e 20.000 euro per ciascuno dei Sindaci effettivi.

Successivamente l'Assemblea dell'11 giugno 2013 ha nominato il nuovo Collegio Sindacale per il triennio 2013-2014-2015, fissandone i compensi annui lordi in 27.000 euro per il Presidente ed in 18.000 euro per ciascuno dei sindaci effettivi, tenuto conto dell'applicazione della riduzione prevista dall'art. 6, comma 6, del D.L. 31.5.2010 n. 78.

Non sono previsti gettoni di presenza o compensi di alcun genere per il magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo ai sensi dell'art.12 della legge 259/58.

Per quanto concerne le altre strutture di controllo, alla scadenza del precedente Organismo di Vigilanza ai sensi del d.lgs. 231/2001 - nominato dal Consiglio di Amministrazione del 3 dicembre 2009, con durata triennale a decorrere dalla nomina, a composizione collegiale costituito da tre membri esterni - in data 20 dicembre 2012 l'Amministratore Unico ha nominato il nuovo Organismo di Vigilanza, con durata triennale a decorrere dalla nomina, a composizione collegiale mista. L'Organismo di Vigilanza è costituito da due professionisti esterni, di cui uno con funzioni di Presidente, e dal responsabile della funzione Affari Legali in qualità di membro interno. L'organo amministrativo ha altresì determinato i compensi lordi annui di competenza dei componenti l'Organismo, confermando i precedenti importi pari a 25.000 euro per il presidente e 20.000 euro per il membro esterno, mentre al componente interno non è dovuto alcun compenso ulteriore rispetto a quanto già spettante in virtù del rapporto di lavoro dirigenziale con la Società.

Ai sensi dell'art. 18 bis dello Statuto sociale, ENAV ha un Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, individuato nella persona del dirigente responsabile della funzione Amministrazione.

Il controllo contabile della società è poi affidato ad una società di revisione legale (iscritta nel registro unico istituito presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze ai sensi dell'art. 2 del d.lgs. n. 39/2010), selezionata a mezzo di procedura ad evidenza pubblica e nominata per il triennio 2013-2014-2015 dall'Assemblea del 16 maggio 2013, su proposta motivata del Collegio Sindacale. Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione legale e di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 sexies, comma 7 bis della legge n. 248/2005.

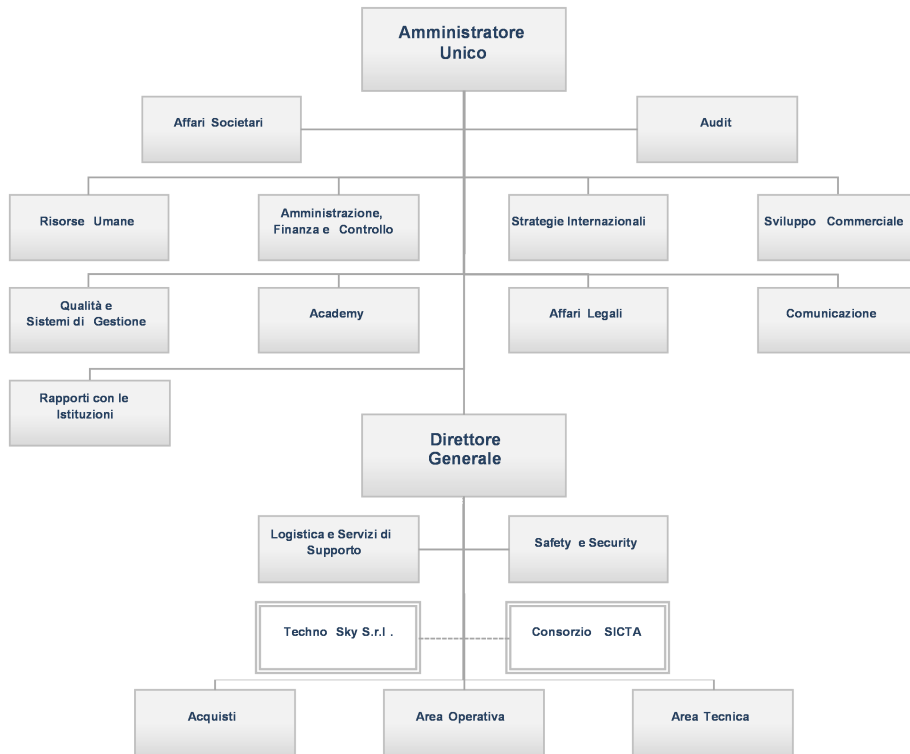
## **B) L'organizzazione aziendale di ENAV S.P.A.**

Gli interventi organizzativi più significativi attuati nel corso del 2012 e all'inizio del 2013 hanno avuto come obiettivo quello di adeguare il sistema aziendale al mutato contesto economico di riferimento, in particolare per aumentare l'efficienza aziendale a fronte del passaggio dal regime del *Cost Recovery* a quello del *Performance Plan*, e di implementare una struttura che consenta un efficace governo degli interventi previsti nel Piano Industriale 2012-2016.

Nello specifico, gli interventi più rilevanti hanno riguardato:

1. il mantenimento, alle dirette dipendenze dell'AU, delle strutture di *governance* aziendale (Risorse Umane; Amministrazione, Finanza e Controllo; Qualità e Sistemi di Gestione; Affari Legali; Comunicazione; Rapporti con le Istituzioni; Affari Societari; Audit) e di quelle preposte all'ampliamento del business (Strategie Internazionali; Sviluppo Commerciale; Academy) che sono state oggetto di interventi di adeguamento organizzativo;
2. la cooptazione, all'interno del Board Investment presieduto dall'Amministratore Unico, del Direttore Generale e del responsabile della funzione Strategie Internazionali;
3. il progressivo aumento delle sinergie di gruppo, realizzato attraverso l'accentramento in ENAV di alcune attività di *governance* (Audit, Comunicazione, Organizzazione, Qualità, Vendite), ovvero attraverso l'attuazione di un coordinamento funzionale per altre attività (Security, Relazioni Industriali);
4. la riallocazione, a seguito della conclusione della fase di definizione del progetto, delle attività inerenti al Fab Blue Med all'interno delle strutture aziendali competenti e la conseguente soppressione della funzione.

Organigramma di ENAV S.p.A. al 01 aprile 2013



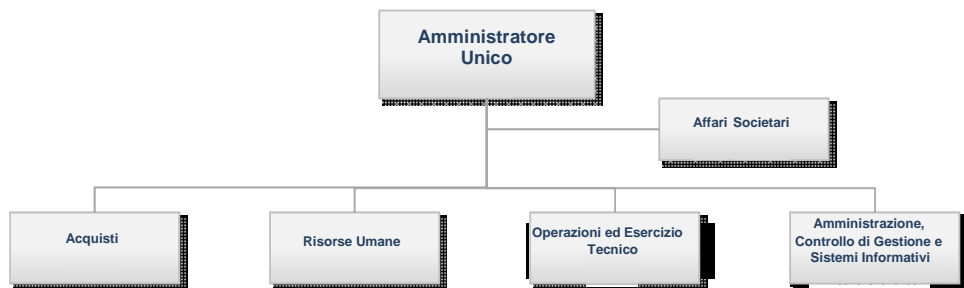
## 1. L'Organizzazione aziendale di Techno Sky S.r.l.

Nel corso del 2012 e nel primo trimestre del 2013 è proseguito il processo di riorganizzazione di Techno Sky finalizzato alla focalizzazione sulle attività di *core business*, con il conseguente trasferimento verso le competenti funzioni di ENAV S.p.A. delle attività di "governance".

In particolare sono state riallocate in "service" presso ENAV:

- i. le attività relative al Sistema di Gestione della Qualità;
- ii. le Vendite presso Terzi;
- iii. l'auditing.

### Organigramma di Techno Sky S.r.l. al 01 aprile 2013



**C) Il mantenimento della certificazione "single european sky", della certificazione di qualità ISO 9001, della Certificazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni ISO 27001 e delle certificazioni della flotta aerea di radiomisure.**

A seguito del rinnovo, ottenuto nel mese di giugno del 2011, della certificazione "Single European Sky" (SES) quale fornitore di servizi di navigazione aerea, ENAC ha effettuato nel corso del 2012 sedici audit su ENAV (di cui due senza preavviso) al fine di verificare il mantenimento dei requisiti certificativi necessari al successivo rinnovo della certificazione, previsto per giugno 2013.

Durante tali audit, ENAV ha dimostrato il continuo soddisfacimento dei requisiti previsti nel Regolamento (UE) n. 1035/2011, che ha sostituito il precedente Regolamento (CE) n. 2096/2005, sia relativamente ai requisiti generali (competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione, gestione della *safety* e della qualità, *security*, risorse umane, solidità finanziaria, responsabilità e copertura dei rischi, qualità dei servizi e requisiti in materia di comunicazione), sia relativamente ai requisiti specifici dei vari servizi erogati.

Relativamente alla certificazione dei Sistemi di Gestione della Qualità e della Sicurezza delle Informazioni, dopo un 2012 caratterizzato, per ENAV, dall'aggiornamento di tutto il set documentale del Sistema di Gestione delle Informazioni, delle procedure del Sistema di Gestione della Qualità dell'Area Tecnica e degli Acquisti e, per Techno Sky, dalla ristrutturazione delle procedure del Sistema di Gestione della Qualità relative ai processi della funzione Operazioni ed Esercizio Tecnico, in data 19 dicembre 2012, l'Organismo Internazionale di Certificazione Det Norske Veritas (DNV) ha rinnovato la certificazione ISO 9001 dei Sistemi di Gestione della Qualità delle società ENAV e Techno Sky e la certificazione ISO 27001 del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni di ENAV.

Per quanto riguarda la flotta aerea di Radiomisure, nel corso del 2012 ENAV è stata oggetto di audit specifici per verificare il mantenimento del "Certificato di Approvazione per l'impresa per la gestione della navigabilità continua" e del "Certificato di Approvazione delle imprese di manutenzione". Nel mese di dicembre 2012 ENAV ha inoltre ottenuto il rinnovo da parte di ENAC del 'Certificato di operatore di lavoro aereo' per i voli diretti ad effettuare rilevamenti ed osservazioni.

## **D) Il rapporto stato – ENAV**

### **1. I contratti di programma e di servizio**

Per quanto concerne i contratti di programma e servizio per il triennio 2010-2012, si sono svolti nel corso del mese di Aprile 2012 gli ultimi incontri tecnici tra i rappresentanti ENAV ed i rappresentanti delle Istituzioni nazionali competenti al fine di avviare a conclusione l'iter negoziale dei suddetti contratti. Sulla base di quanto concordato sono stati quindi consolidati i testi dei due contratti e dei relativi allegati ed inviati ai Ministeri competenti.

Relativamente al tema della performance economica, la Società, pur in assenza della formalizzazione dei Contratti di Servizio e Programma 2010/2012, ha continuato comunque ad operare in sintonia con le istituzioni di riferimento, cercando di far collimare le effettive necessità finanziarie ed economiche con le posizioni dei Ministeri di riferimento in materia di efficientamento economico, nonché con le nuove norme comunitarie in tema di regolamentazione economica.

In particolare, a decorrere dal 1° gennaio 2012, lo schema regolatorio individuato dal Contratto di Programma e di Servizio ed il meccanismo che ne è alla base viene applicato per la sola attività di terminale, svolta nei singoli aeroporti serviti da ENAV, in virtù dell'entrata in vigore, per le attività di rotta, degli schemi di performance comunitari prescritti dai Regolamenti UE n. 691/2010 e n. 1794/2006, così come modificato dal Regolamento UE n. 1191/2010.

Sulla base pertanto dello schema di efficientamento c.d. di "cost cap" previsto nel Contratto, si evince che la Società a fine 2012 ha raggiunto l'efficientamento concordato con le Istituzioni di riferimento, pari al 2,5%.

### **2. La legge sui requisiti di sistema e i suoi effetti**

Con la Legge di Stabilità, approvata a novembre 2011, si sono adottate a partire dal secondo semestre del 2012 significative variazioni all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato per quanto concerne i costi ammessi per la determinazione della tariffa di terminale. Ci si riferisce alla soppressione dei contributi statali destinati a rimborsare i costi per il servizio del traffico aereo effettuato nei cosiddetti aeroporti "minori" (ripianamento per aeroporti a basso traffico) e nei cosiddetti aeroporti



“maggiori” (franchigia dell’1,5% ad aeroporti maggiori), nonché di quelli a copertura della riduzione del 50% della tariffa di terminale per i voli nazionali e comunitari.

Va sottolineato che tali provvedimenti consentono un sostanziale abbattimento dell’impatto sulle casse dello Stato della Società, la cui gestione economica quindi non sarà più influenzata da contributi ed esenzioni concessi dallo Stato, ma sarà ragionevolmente orientata alle esigenze del mercato e volta quindi ad operare in funzione delle caratteristiche e dei bisogni del settore e dei clienti in termini di qualità, economicità e sicurezza.

In sostanza, seppur si concorda sulla necessaria e doverosa razionalizzazione del sistema contributivo a carico dello Stato, appare tuttavia utile evidenziare che tali variazioni normative stanno condizionando l’entità delle tariffe da applicare ai vettori le quali, in attesa dell’attuazione dell’“Atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale” (pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 29 Gennaio 2013), sono destinate a collocarsi su livelli medio-alti.

## **E) Il piano industriale 2012-2016**

Nel 2012 ENAV ha approvato il Piano Industriale 2012-2016, che definisce la strategia e le linee di sviluppo di medio termine della Società in un contesto ambientale fortemente dinamico ed in veloce trasformazione.

Il Piano identifica i cinque punti strategici che di fatto costituiscono le linee di azione che la Società intende perseguire nei prossimi anni, considerando la *Safety* come principio cardine ed ispiratore nella definizione delle strategie, degli obiettivi e delle priorità a qualsiasi livello.

I cinque punti sono:

1 ottimizzare l'efficacia operativa per garantire il miglior impiego di risorse e competenze su attività a valore aggiunto per l'azienda e per il sistema, mantenendo elevati standard di *Safety*;

2 differenziare l'offerta per garantire maggior coerenza con l'evoluzione della domanda e ottimizzare i processi commerciali e di *customer care*;

3 rafforzare il processo di controllo e approvazione degli investimenti, garantendo piena coerenza con gli obiettivi aziendali;

4 garantire elevati livelli di *cost excellence* anche su processi e attività a supporto del *core business*;

5 sviluppare sinergie ed accordi a livello nazionale ed internazionale che contribuiscano alla creazione di valore per ENAV nel medio lungo termine.

Le azioni sottostanti a tali punti strategici hanno determinato lo sviluppo del Piano Operativo, del Piano delle Risorse Umane, del Piano degli Investimenti e del Piano Economico-Finanziario e ciascun imperativo si declina in progetti chiave, alcuni dei quali già in corso, altri da avviare, che si svilupperanno ed avranno impatto nell'arco del periodo del Piano.

La Società, con l'intento di pervenire agli obiettivi nei tempi e nelle modalità previste dal Piano, ha provveduto a nominare un Program Manager interno con il compito di monitorare e misurare l'attuazione dei progetti, informando periodicamente il Vertice Aziendale sul grado di avanzamento delle diverse iniziative.

## **F) La comunicazione societaria**

L'attività di comunicazione del Gruppo ENAV nel 2012 è stata caratterizzata da 3 fattori fondamentali: la ristrutturazione della Funzione Relazioni Esterne in Funzione Comunicazione, il supporto alle linee guida stabilite del nuovo Vertice aziendale e la partecipazione al concreto sviluppo del senso di appartenenza del personale.

La nuova Funzione Comunicazione è stata concentrata sulle attività *core* dell'informazione : la comunicazione verso il personale, le relazioni con i *mass-media*, il consolidamento della presenza nel *web*; la realizzazione/organizzazione di tutti gli elementi necessari alla riuscita degli eventi aziendali (istituzionali e commerciali) ed all'affermazione del nuovo brand. Il tutto è avvenuto nell'ambito di un Piano di Comunicazione straordinario 2012-2014 che ha impostato la strategia e fissato le tappe - oltre la quotidianità - del lavoro da fare, con particolare attenzione ai nuovi importanti ambiti promozionale e internazionale.

Si rileva come diverse iniziative ed attività sono state svolte direttamente *in-house*, valorizzando sempre più il personale della Funzione e contenendo i costi. Nello specifico, la Funzione Editoria e Comunicazione Interna è stata fortemente attiva nel coinvolgimento di tutti i dipendenti (Dirigenti, Quadri, Amministrativi) nel nuovo assetto aziendale collaborando con le Funzioni Academy e Risorse Umane per l'organizzazione di una serie di articolati incontri tra l'intera popolazione aziendale ed il Vertice.

Al fine di avere l'intranet E.NAVigare sempre rispondente alle necessità dei dipendenti, sono state aggiornate le sezioni del portale interno e ne sono state create di nuove fino ad arrivare ad un totale di 20: in particolare, si segnala il supporto al Gruppo di Lavoro che ha dato vita alla sezione dell'Area Operativa che diventa la naturale e primaria forma di distribuzione di informazioni relative al *core business* aziendale.

Sempre nell'ambito dell'editoria, alla rivista aziendale Cleared si è aggiunta la newsletter "e-cle@red": questo nuovo strumento di informazione elettronico integra ora il mensile cartaceo (spedito a tutti i dipendenti del Gruppo) nei contenuti, anche multimediali, per evidenziare l'effervescenza delle diverse componenti.

La Funzione Immagine e Comunicazione *WEB* ha, invece, proseguito le attività di comunicazione coordinata volte a promuovere l'immagine istituzionale, commerciale e internazionale del Gruppo, attraverso l'utilizzo di strumenti dedicati quali la gestione

integrata dei siti web aziendali, l'organizzazione di eventi nazionali ed esteri e la produzione di strumenti editoriali multimediali e cartacei propedeutici alla promozione delle attività e servizi.

Per quanto concerne la comunicazione *online* è proseguita l'intera gestione di tutti i siti *web* del Gruppo ([www.enav.it](http://www.enav.it), ENAV Youtube Channel, [www.technosky.it](http://www.technosky.it), [www.enavservices.com](http://www.enavservices.com), [www.bluedaero.com](http://www.bluedaero.com)). In questo contesto si rileva che il portale istituzionale [www.enav.it](http://www.enav.it) ha ricevuto oltre 400.000 visite e che il canale ENAV aperto su You Tube continua il suo trend positivo con oltre 102.000 visualizzazioni dei 202 video presenti. Di particolare rilevanza è il costante rapporto con il pubblico esterno, al quale si risponde quotidianamente (oltre 1.000 e-mail giunte all'indirizzo di posta [comunicazione@enav.it](mailto:comunicazione@enav.it)).

Per quanto concerne l'Ufficio Stampa, rilevante è stato il corso di "*Media speaking*" pensato per un selezionato gruppo di dirigenti più esposto ad interfacciarsi (a vario titolo e sempre mediati da Comunicazione) con il mondo dei media. Il corso (organizzato in collaborazione con Academy, ma completamente impostato da Comunicazione) è stato finalizzato ad offrire gli strumenti utili per saper gestire al meglio la comunicazione con l'esterno.

Inoltre, nella logica di un recupero della generale credibilità aziendale alla luce delle passate vicende giudiziarie, molto importante è stata l'azione proattiva della Funzione nei confronti degli organi di informazione, su argomenti di carattere locale, nazionale ed internazionale.

Sempre su questo tema, sono stati intensificati i rapporti con le riviste internazionali di settore, che hanno divulgato i primi successi commerciali di ENAV all'estero.

## **G) Sviluppi delle vicende giudiziarie e azioni conseguenti**

Si fa riferimento alle note vicende giudiziarie, che hanno coinvolto anche ex organi di vertice e dirigenti di ENAV oltre che dell'appaltatore SELEX Sistemi Integrati (oggi SELEX ES) e terzi, di cui alla precedente relazione.

In proposito, a quanto consta, prosegue in fase di indagine preliminare il procedimento penale nei confronti di taluni dirigenti ed ex dirigenti ENAV indagati per le ipotesi di reato di cui all'art. 319 c.p. ovvero di cui all'art. 378 c.p., mentre in data 19 luglio 2012 è stato emesso decreto di citazione a giudizio nei confronti dell'ex Amministratore Delegato per l'ipotesi di concorso nella commissione del reato di cui all'art. 7, commi 2 e 3, Legge n. 194/1975 e 4, comma 1, Legge n. 659/1981.

Il procedimento penale nei confronti dell'ex Presidente della Società per ipotesi di reato di cui all'art. 2 D.lgs. n. 74 del 10 marzo del 2000, rilevato che non è emerso alcun elemento idoneo a dimostrare contributi causali alla realizzazione del fatto da parte dell'indagato, è stato oggetto di archiviazione con provvedimento datato 29 ottobre 2012.

A conclusione della fase di indagini preliminari relative al procedimento per l'ipotesi di cui all'art. 319 c.p. nei confronti dell'Amministratore Unico, il Pubblico Ministero, rilevando come l'iscrizione si fondasse su dichiarazioni accusatorie non qualificate da riscontri di ordine storico o logico, ha formulato richiesta di archiviazione. Con decreto datato 29 ottobre 2012 il Giudice per le indagini preliminari, condividendo la richiesta formulata dal Pubblico Ministero, ha disposto l'archiviazione del procedimento.

Le indagini preliminari nei confronti della Società per l'ipotesi di cui all'art. 25 D.Lgs. 231/2001, rilevata la mancanza di uno degli elementi costitutivi dei criteri di imputazione oggettiva, ovvero l'interesse o il vantaggio da parte della Società, si sono concluse con l'emissione di decreto di archiviazione da parte del Pubblico Ministero ai sensi dell'art. 58 D.Lgs. 213/2001.

Il procedimento penale nei confronti dell'ex Amministratore Delegato di Techno Sky per ipotesi di reato di cui agli artt. 416, 319 e 321 c.p., rilevato che, quanto alla ipotizzata associazione, le indagini esperite hanno evidenziato l'assenza di un'organizzazione finalizzata alla commissione dei reati di corruzione e che non è emerso un contributo causale dell'indagato alla realizzazione dei fatti di corruzione oggetto di procedimento, è stato archiviato con provvedimento del 21 ottobre 2012.

Nell'ambito del procedimento, poi oggetto di patteggiamento, a carico di SELEX Sistemi Integrati (oggi SELEX ES) per responsabilità ai sensi del D.Lgs. 231/2001, è stata in data 27 settembre 2012 accettata la proposta da parte di SELEX di corrispondere in favore di ENAV la somma di un milione di euro a titolo di risarcimento del solo danno morale ed all'immagine alla Società procurato dalle condotte oggetto di contestazione in sede penale nei confronti di Selex per i profili rilevanti ai sensi del D.Lgs. 231/2001. Tale risarcimento è stato incamerato senza pregiudizio di ogni successiva azione o pretesa da parte di ENAV per ogni diverso profilo oggettivo e soggettivo.

Quanto alle azioni cautelative intraprese alla luce delle richiamate vicende giudiziarie, si rappresenta che la Società ha, previo esperimento di gara, affidato a primaria società di consulenza l'incarico di valutare la congruità dei corrispettivi contrattuali relativi ai più rilevanti contratti di investimento in corso di esecuzione.

La prima fase di tale esame si è conclusa a fine 2012, evidenziando taluni scostamenti di congruità rispetto ai valori originariamente contrattualizzati, in merito ai quali la Società – nell'intraprendere contestuali azioni conseguenti di cui infra – ha avviato una seconda fase di validazione dei predetti esiti, avuto riguardo sotto il profilo tecnico alle configurazioni oggetto di *benchmarking*.

In data 24 dicembre 2012 è stata sottoscritta la scrittura privata a disciplinare le reciproche partite di dare ed avere tra ENAV e l'appaltatore SELEX Sistemi Integrati relative al risolto contratto per l'ammodernamento del sistema aeroportuale di Palermo. Avuto riguardo alle note vicende giudiziarie relative anche al contratto in oggetto, nonché alle indicazioni del citato esame, nel contesto dell'accordo di chiusura dagli importi ritenuti riconoscibili all'appaltatore a termini di contratto è stato detratto e trattenuto un ammontare cautelativo in pendenza degli esiti dei procedimenti in corso.

A seguito del recesso dal contratto stipulato in relazione al sistema ADS-B, anch'esso oggetto del predetto esame, sono in corso tutti gli adempimenti propedeutici a pervenire, con ogni opportuna cautela, ad una definizione delle partite di dare ed avere di cui alle attività eseguite ed in corso alla data della caducazione del contratto.

A seguito di recesso dal contratto per l'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali di Parma, sono in corso di adozione analoghe cautele.

Quanto alle anomalie riscontrate, in particolar modo con riferimento al contratto in materia di sistema di Multilaterazione, relative ad attività di posa in opera non ancora eseguite e tuttavia fatturate e poste alla base di cessione di credito, si rileva che l'appaltatore ha provveduto a riacquistare dalla cessionaria la relativa fattura, per il cui complessivo importo è inoltre stata da ENAV richiesta corrispondente nota di credito. Ogni disponibile informazione è stata in proposito fornita, oltre che al Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo ed al Collegio Sindacale, alle competenti Autorità giudiziarie.

## II - L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

### A) LA SICUREZZA: l'attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea. La safety, la capacità ATC, la regolarità, la puntualità e l'efficienza dei voli

#### 1. La sicurezza operativa (i.e. Safety)

La *Safety* quale insieme coerente di attività e azioni tese allo sviluppo della sicurezza del volo rappresenta una delle prerogative fondamentali dell'attività di ENAV: non solo *core business* societario ma soprattutto missione, perché è attraverso la *Safety* che ENAV, al massimo grado, tutela tanto l'incolumità delle persone, che quella dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche.

E' garantendo l'individuazione, la valutazione e la limitazione di tutti i rischi inerenti la sicurezza delle operazioni di gestione del traffico aereo, che ENAV attua la propria *Safety mission*. Soprattutto negli ultimi anni, la Società si è costantemente impegnata a migliorare i propri livelli di prestazione elaborando e attuando sempre più idonee strategie che, sulla base di solidi sistemi di governo ed esercizio, hanno assicurato sia un elevato livello prestazionale, che una puntuale conformità agli standard nazionali, europei ed internazionali.

Per meglio definire l'attività di governo della *Safety* ENAV nell'anno 2012 è tuttavia necessario delineare, almeno a grandi linee, il quadro generale entro cui le *performance* societarie hanno dovuto commisurarsi: solo in questo modo infatti, indicatori e parametri di valutazione prestazionale della *Safety* potranno avere un significato integro e valido.

Quello appena trascorso è stato l'anno più *safe* della storia dell'aviazione moderna ovvero, se paragonato ai dieci anni precedenti, il 2012 è stato quello in cui, con 1,6 incidenti mortali per ogni milione di ore di volo, si è avuto un sensibile, ulteriore miglioramento della *Safety*.

In particolare è l'aviazione degli Stati membri dell'Unione europea ad essere risultata tra le più elevate al mondo, al pari con i consistenti livelli del Nord America.

A sottolineare ulteriormente la valenza di questi risultati, c'è da considerare la condizione sfavorevole in cui ENAV, assieme all'intero settore dell'aviazione, ha dovuto fare i conti nel fornire i propri servizi: una sempre crescente pressione finanziaria che, conseguenza della crisi economica generale, ha indubbiamente condizionato le fattispecie più esposte, su tutte, ovviamente, la riduzione del traffico passeggeri. Il



2012 ha infatti registrato una flessione del trend di crescita caratteristico del triennio precedente: -1,3% rispetto al 2011 ossia 146.000.783 passeggeri a fronte di 147.970.930 del 2011.

In questo ambito, anche il sistema di trasporto ha visto modificare i modelli di business dei vettori, assestando quote di traffico fra vettori *low cost* e vettori tradizionali ad un 40,42% contro un 59,58%.

Anche nell'ambito dei collegamenti europei, la rete di rotte aeree è risultata essere meno strutturata del passato, più rivolta cioè verso porzioni di spazio precedentemente non impegnate: tutto ciò ha generato un notevole aumento nella complessità del traffico aereo che, associata ad una contemporanea concentrazione della domanda in alcune fasce orarie, ha di certo contribuito a rendere più complessa la gestione dei flussi di traffico aereo e la domanda di servizi gestiti da ENAV.

E' in questo contesto che è quindi necessario inquadrare tutte le attività messe in campo da ENAV per la *Safety*, a partire da quelle che hanno garantito l'indispensabile opera di valutazione, monitoraggio e mitigazione dei rischi. Pur nel complesso, e non favorevole, scenario fin qui esposto, i "numeri" della *Safety* di ENAV hanno comunque tenuto il loro andamento positivo nelle 3 aree-chiave di segnalazione dell'ESARR 2: separazioni in volo (*Separation Minima Infringement*), incursioni di pista (*Runway Incursion*) e capacità di fornire un servizio ATM sicuro (*ATM Specific Occurrences*).

Nel 2012 le segnalazioni totali di inconvenienti di *Safety* sono state 2.347, in diminuzione rispetto al dato del 2011 che si attestava a 2.529. Le segnalazioni a contributo ATM sono state 186 (175 nel 2011) tra le quali 45 con carattere di significatività della riduzione della separazione.

L'andamento positivo della performance di *Safety* rappresenta il frutto anche di una sistematica e capillare applicazione del *Safety Management System* da parte della Società che vede il supporto del personale degli Enti territoriali e del progressivo coinvolgimento della linea operativa.

Proprio in relazione al coinvolgimento del personale, deve essere segnalato che ENAV, prima tra i 6 maggiori Service Provider europei, ha affidato ad EUROCONTROL la misurazione indipendente del grado di *Safety Culture* percepito dai propri dipendenti, mediante una lunga campagna di effettuazione di *survey* di Funzioni ed Enti operativi, somministrazione, raccolta di questionari compilati da quasi 2.000 unità su un organico di circa 3.200 addetti e collegata analisi dei risultati.

Insieme ad alcune aree di miglioramento individuate, EUROCONTROL ha rilevato 5 punti di forza nelle caratteristiche positive della *Safety Culture* di ENAV. Nell'ottica della prosecuzione di tale attività è stato predisposto un *Action Plan*, attualmente in

fase di revisione finale, contenente più di 70 azioni di miglioramento trasversali a tutte le Funzioni Aziendali.

ENAV, tra i primi al mondo, ha anche sviluppato una metodologia di analisi del rischio degli Enti operativi verificando sia le realistiche relazioni di causa effetto che le interazioni tra le varie componenti del sistema. Tale progetto, denominato EURECA (ENAV *Unit Resilience Case*), è stato finora sviluppato nell'ambito di Roma ACC ed a breve sarà replicato anche su tutti gli altri Enti in cui viene fornito il Servizio di Controllo del Traffico Aereo.

Nel 2012 sono state effettuate circa 270 Valutazioni di *Safety* inerenti altrettante modifiche al sistema ATM con aumento di circa il 60% rispetto al 2011 e dell'80% rispetto al 2012.

Nell'ambito dell'accordo siglato da ENAV con ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza Volo), nel corso del 2012 la Società ha provveduto anche a gestire e soddisfare circa 100 richieste di documentazione relativa ad eventi che erano stati segnalati alla stessa Agenzia in accordo a quanto previsto dalle procedure del *Safety Management System*.

## **2. La qualità dei servizi di navigazione aerea**

Per quanto riguarda gli indicatori di qualità, si indicano di seguito in dettaglio i dati.

### **➤ Capacità ATC**

Nel 2012, in Italia, i voli assistiti sono stati 1.561.809, in diminuzione (-2,4%) rispetto ai voli controllati nel 2011 (1.600.637 voli). La valutazione di lungo periodo, (1.327.474 voli nel 2002 vs 1.561.809 del 2012), conferma tuttavia una tendenza positiva (+17,65% 2012 vs 2002).

Nel 2012, risultano aver pesato la crisi dell'area euro e la specifica situazione nazionale. La depressione economica e finanziaria ha infatti prodotto conseguenze sul mercato del trasporto aereo e sui vettori, annullando di fatto il positivo effetto collegato alla riapertura dello spazio aereo libico. Nonostante una leggera ripresa del traffico aereo in sorvolo, la flessione dei voli internazionali (in arrivo/partenza da nostri aeroporti), e la significativa riduzione dei collegamenti interni hanno riportato la media

giornaliera dei voli assistiti ad un valore simile a quello registrato nel 2009 e comunque inferiore a quella del 2011 (4.269 voli giornalieri medi del 2012, rispetto ai 4.385 del 2011).

La flessione di traffico aereo, inizialmente non prevista, ha determinato la necessità di intervenire sulla capacità offerta e sul dimensionamento dei team operativi. ENAV ha infatti ricercato l'ottimizzazione delle configurazioni delle sale e delle torri di controllo ma ciò si è potuta concretizzare solo in determinati e specifici periodi dell'anno/giorno e non nei periodi di picco di domanda, durante i quali, la Società ha dovuto mantenere la capacità necessaria a gestire, in sicurezza e con puntualità, i picchi giornalieri e/o stagionali che, anche nel 2012, sono rimasti molto sostenuti. Il picco giornaliero si è registrato il 4 Agosto 2012 con 6.115 voli assistiti (erano stati 6.038 nel 2011 e 5.815 nel 2009).

In particolare, nemmeno nei momenti di massimo livello di domanda, i voli "in rotta" gestiti da ENAV hanno subito ritardi e/o regolazioni ATFM imputabili alla fornitura del servizio di controllo del traffico aereo erogato dal ANSP civile.

#### ➤ **Puntualità dei voli e continuità dei servizi**

Per quanto concerne la qualità del servizio di gestione del traffico aereo, espressa come puntualità dei voli e continuità dell'erogazione dei servizi di navigazione aerea, i dati riferiti al 2012 confermano l'efficace gestione operativa di ENAV.

Il meccanismo previsto dallo schema incentivante del Piano di Performance Nazionale, prevede il diritto ad un incentivo economico nel caso in cui l'indicatore relativo alla "media del ritardo ATFM per i voli in rotta" fosse risultato uguale/minore all'obiettivo. ENAV, nel 2012, ha pienamente raggiunto il target, conseguendo il massimo dell'incentivo economico previsto (8 milioni di euro), avendo registrato un valore di ritardo medio per volo in rotta inferiore a 0,03 minuti/volo.

Complessivamente, i voli ritardati hanno subito per motivi imputabili al "Sistema Italia" un totale di 103.581 minuti di ritardo (174.167 nel 2011 e 222.181 minuti nel 2010), con un valore di ritardo medio per volo assistito pari a 0,07 minuti/volo (0,109 minuti/volo nel 2011 e 0,139 nel 2010).

Con questa *performance* operativa ENAV conferma di essere (ormai dal 2010) il più efficace tra i principali *service provider* europei.

➤ **L'efficienza dei voli**

Nel corso del 2012 è stata consolidata l'attività aziendale a supporto dei clienti (identificate nelle compagnie di navigazione aerea).

Confortata dal periodico confronto con gli *User* e con gli *Stakeholder*, anche nel 2012 ENAV ha posto in essere anche una serie di attività mirate allo sviluppo di una gestione del traffico aereo che sia anche ecosostenibile e che sia conseguente alle deliberazioni della 37° Conferenza dell'ICAO, allineata agli obiettivi dell'*ATM Master Plan* Europeo e conforme agli obiettivi di tutela ambientale definiti nel *Single European Sky II* e nel *Performance Scheme* europeo (Reg. UE 691/10 e successive modificazioni).

ENAV anche nel 2012 ha attuato le azioni previste nel proprio *Flight Efficiency Plan (FEP)*, che, ormai dal 2008, raccoglie sia le azioni programmate nel triennio, sia il processo di monitoraggio annualmente predisposto.

Per il triennio 2012-2014, molte azioni FEP sono direttamente collegate all'implementazione di un *network ATS* di maggior precisione ed efficacia, quindi funzionale al miglioramento della pianificabilità e della condotta dei voli, nelle fasi di crociera, di avvicinamento/allontanamento e in aeroporto.

**3. Previsioni sul traffico aereo assistito e sulla qualità dei servizi di navigazione aerea**

➤ **Scenario di traffico e indice di puntualità nel primo quadrimestre 2013**

Il perdurare della crisi economico-finanziaria nell'Europa e nell'Italia, ha determinato una revisione delle stime di traffico aereo che, a livello europeo, non si prevede torni ai livelli del 2008 prima di 3-5 anni. Sulla base dei dati disponibili al 30 aprile 2013, l'andamento dei voli IFR/GAT, anche per l'Italia, risulta negativo per il 2013 e, nelle previsioni almeno parzialmente, per il 2014, anno durante il quale potrebbe essere invertita la tendenza.

➤ **La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione**

L'ulteriore evoluzione del quadro normativo internazionale e nazionale sulla materia della security e la necessità di consolidare il ruolo di ENAV quale infrastruttura

chiave del sistema del trasporto aereo nazionale ed europeo, ha spinto l'azienda ad investire ulteriormente, in termini di processi organizzativi, risorse materiali e qualificazione professionale, nel consolidamento di un effettivo sistema di gestione della security a protezione del personale, dei sistemi, delle reti e degli impianti di servizio. Notevole, al riguardo, la campagna di revisione dell'analisi del rischio e la conseguente strutturazione delle procedure, che accompagna stabilmente tutti i processi strategici nella materia della sicurezza, con particolare riguardo alla tutela della vita umana in volo e a terra, della libertà di circolazione, dell'efficienza e regolarità del trasporto aereo.

Le relazioni con gli Enti della pubblica Amministrazione preposti alla sicurezza del trasporto aereo e della pubblica sicurezza generale, richiedono un'attenzione verso la società pubblica preposta ai servizi della navigazione aerea, anche in attuazione di precise norme primarie e regolamentari come, da ultimo, il Decreto Legislativo 61/2011 in materia di infrastrutture critiche europee e la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24 gennaio 2013 in

E' pure proseguita l'attività di riorganizzazione del sistema della protezione fisica delle infrastrutture, proseguendo l'obiettivo della valorizzazione degli investimenti tecnologici e l'armonizzazione delle misure di presidio, anche in applicazione del Decreto del Ministro dell'Interno n. 269/2010.

Infine va sottolineato, nel quadro dei processi di organizzazione aziendale, il sempre più rilevante rapporto tra *security* e *safety* operativa, che hanno strutturato modelli di analisi e di sviluppo rilevanti per assicurare i più alti livelli di sicurezza nell'erogazione dei servizi rimessi dalla legge ad ENAV e che costituiscono punto di riferimento istituzionale con le competenti autorità del settore.

#### ➤ **Salute e sicurezza sul luogo di del lavoro per l'anno 2012**

L'articolazione territoriale nella gestione della sicurezza del lavoro in Azienda ha permesso di supportare efficacemente i Delegati di Funzioni del datore di lavoro, consentendo una periodica attività di monitoraggio dell'applicazione degli adempimenti legislativi e delle misure di prevenzione e protezione adottate, definendo gli interventi necessari per la gestione delle eventuali non conformità rilevate.

E' continuata l'attività formativa e informativa svolta dal Servizio di prevenzione e protezione in relazione all'aggiornamento degli addetti alla gestione delle emergenze e ai rischi specifici; i corsi antincendio sono stati tenuti dai Vigili del Fuoco, quelli di primo soccorso dai Medici Competenti e, in collaborazione con la Funzione Academy, è stato gestito il corso base per i lavoratori in modalità *e-learning*.

È stato avviato uno studio di fattibilità relativo all'esecuzione, presso le sedi ENAV, del piano di sorveglianza sanitaria dedicato alla verifica di eventuali condizioni di alcol dipendenza e di assunzione di sostanze stupefacenti.

L'attività di monitoraggio ambientale degli agenti fisici (ad esempio illuminamento, rumore, qualità dell'aria, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, radon, ecc.), che possono incidere sulla sicurezza, salute e comfort dei lavoratori, è proseguita regolarmente presso diversi impianti Aziendali.

Le esercitazioni antincendio vengono effettuate annualmente simulando l'attuazione delle istruzioni presenti nei piani di emergenza: con la finalità di migliorare costantemente la sinergia con le varie realtà coesistenti nei siti ENAV aeroportuali, le citate esercitazioni, in molteplici casi, vengono effettuate congiuntamente ai vigili del fuoco locali che, utilizzando appositi mezzi di soccorso, intervengono direttamente all'interno dei luoghi di lavoro Aziendali. In alcuni casi hanno partecipato anche i medici competenti che, con l'ausilio di idonei manichini, hanno simulato manovre di rianimazione cardio-polmonare e di primo soccorso dando idonea concretezza alla formazione obbligatoria degli Addetti al Primo Soccorso.

Anche nel periodo in esame, infine, sono stati prodotti numerosi documenti di cui all'art. 26 D.L.gs. 81/08 e s.m.i., sono stati aggiornati i documenti di valutazione dei rischi ed i piani di emergenza effettuando periodici sopralluoghi e riunioni presso le Unità Produttive previsti dalla normativa, con la redazione di appositi verbali che vengono tenuti agli atti per la consultazione dei partecipanti e dell'Autorità competente.

## **B) La normativa comunitaria e i piani di performance**

### **1. Il Piano di Performance Nazionale e gli obiettivi**

Il 2012 si è caratterizzato per l'entrata in vigore del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea normato dai Regolamenti comunitari n. 691/2010 e n. 1794/2006 (quest'ultimo per come emendato dal Regolamento n. 1191/2010).

Con lettera del 17/12/2012 indirizzata al Ministro per lo Sviluppo Economico, la Commissione Europea ha comunicato l'approvazione del Piano di Performance Nazionale, ovvero del documento nel quale lo Stato ha stabilito gli obiettivi prestazionali da raggiungere nel corso del periodo di riferimento (nel caso specifico, il periodo va dal 2012 al 2014).

Tale Piano, sebbene adottato successivamente all'inizio del periodo di riferimento, è entrato in vigore retroattivamente dal 1° gennaio 2012, in applicazione di quanto previsto dall'art. 15 del Regolamento CE n. 691/2010.

Il Piano di Performance Nazionale per il primo periodo di riferimento, oltre al monitoraggio di alcuni indicatori nelle aree dell'ambiente e della sicurezza, prevede la fissazione ed il raggiungimento di obiettivi di efficienza di rotta nelle aree della capacità e dell'efficienza economica.

### **2. L'obiettivo di efficienza economica di rotta secondo lo schema di Performance comunitario**

Lo schema di prestazioni per i servizi alla navigazione aerea introduce una modifica sostanziale al modello gestionale dei fornitori di servizi alla navigazione aerea, spostando il *focus* sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche del settore del controllo del traffico aereo. L'effetto più rilevante di tale modifica è rappresentato dalla fine del "*full cost recovery*" e dall'introduzione di una componente di rischio gestionale legata sia al traffico che ai costi, i cui effetti saranno di seguito approfonditi.

Tale schema di prestazioni prevede il rispetto di un indicatore di riferimento per quanto concerne l'efficienza economica di rotta. L'indicatore di riferimento è

rappresentato dalla *Determined Unit Rate (DUR)* ovvero dal "tasso unitario medio determinato per servizi di navigazione aerea di rotta.

Va ricordato che tale definizione esplicita la differenza esistente tra la tariffa determinata e la tariffa applicata ai vettori. Infatti, laddove la *Determined Unit Rate* è calcolata sulla base dei soli costi determinati, classificati secondo quanto indicato dalla normativa comunitaria ed espressi in termini reali (valori 2009), la tariffa applicata ai vettori prende, invece, in considerazione tra i costi anche i *balance* degli anni precedenti, il tutto espresso in termini nominali.

### **3. Il risultato conseguito da ENAV nel 2012 in termini di efficienza economica di rotta**

L'entrata in vigore della nuova disciplina comunitaria, che ha di fatto assoggettato il *provider* a nuovi livelli di rischio, ha richiesto alla Società l'adozione delle debite azioni per affrontare i cambiamenti imposti nelle logiche gestionali.

ENAV, infatti, ha dovuto tenere conto non soltanto del rispetto dei parametri di qualità del servizio offerto, ma anche dei vincoli imposti dal rispetto degli obiettivi di efficienza economica e dai relativi meccanismi di condivisione del rischio, sul traffico e sui costi.

Nel corso del 2012 l'Italia si è trovata ad affrontare una grave crisi di carattere sia finanziario che economico, che sta ancora producendo impatti negativi su tutti i settori del sistema produttivo nazionale. Il trend economico evidenziato per l'Italia, dove il PIL è calato del 2,2% rispetto al 2011 (con un trend negativo per circa sei trimestri consecutivi) trova forti analogie in Europa dove, secondo gli ultimi dati pubblicati da Eurostat, l'economia si è contratta negli ultimi tre mesi dell'anno dello 0,6%.

Tra i settori che hanno maggiormente risentito della crisi economica nazionale ed internazionale, rientra anche il settore del trasporto aereo, il cui andamento è storicamente correlato all'andamento economico.

Infatti, nel corso del 2012, il traffico di rotta complessivo, espresso in unità di servizio, ha registrato una contrazione del 2,8%, con un calo significativo nella componente del traffico nazionale commerciale (-6,9%). Allo stesso tempo, la più



generale crisi economica europea ha ritardato anche l'aumento del traffico internazionale che per il 2012 si è attestato su un +1,4%.

Come citato in precedenza, all'andamento del traffico, il nuovo schema di prestazioni associa un meccanismo di ripartizione del rischio tra *provider* e compagnie aeree. Si ricorda che il meccanismo di condivisione del rischio sul traffico, si basa sulla misurazione dello scostamento tra le previsioni di traffico, espresso in Unità di Servizio, utilizzate per il calcolo dell'indicatore di efficienza economica nel Piano di Performance nazionale ed i valori di consuntivo rilevati alla fine dell'anno in esame. Il meccanismo di ripartizione prevede che le variazioni comprese tra  $\pm 2\%$  del traffico di consuntivo rispetto al traffico pianificato siano a totale carico dei provider, mentre le variazioni comprese tra  $\pm 2\%$  e  $\pm 10\%$  siano ripartite nella misura del 70% a carico delle compagnie aeree e del 30% a carico dei *provider*.

La significativa riduzione nei livelli di traffico registrata nel corso del 2012, ha pertanto determinato un calo del 4,5% delle unità di servizio rispetto a quanto pianificato nel Piano di Performance.

(in milioni di euro)

	<b>2012</b>
Unità di servizio pianificate nel PPN	8,525
Unità di Servizio di consuntivo	8,145
Variazione %	-4,5

Tale riduzione ha portato ad una perdita complessiva da traffico di circa 26 milioni di euro. A seguito dell'applicazione del complesso meccanismo di ripartizione del rischio sul traffico, la quota di rischio sopportata dalla Società ammonta a 15,9 milioni di euro, laddove la quota di rischio trasferita alle compagnie aeree è di 10 milioni di euro.

Tuttavia, l'efficientamento sui costi determinati di rotta operato da ENAV nel corso del 2012, ha consentito, di fatto, di neutralizzare la perdita correlata al meccanismo di condivisione del rischio traffico. Infatti, ENAV ha chiuso l'anno in esame con una riduzione dei costi determinati di rotta del 3,4% rispetto a quanto pianificato nel Piano di Performance.

(in milioni di euro)

	<b>PPN</b>	<b>Consuntivo</b>	<b>Variazione Assoluta consuntivo vs pianificato</b>	<b>Variazione % consuntivo vs pianificato</b>
Costi di rotta	531,937	513,688	-18,3	-3,4

Tale risultato è di particolare rilievo se si considera che, il nuovo schema comunitario, ha introdotto anche un meccanismo di rischio sui costi con il quale è stata, di fatto, eliminata la possibilità di trasferire integralmente ai vettori, attraverso le tariffe, gli eventuali scostamenti tra quanto pianificato nel budget (e quindi nel Piano di Performance) e quanto consuntivato a fine anno (cosiddetto meccanismo del *balance*). L'efficienza (o inefficienza) sui costi resta, pertanto, a carico dei bilanci dei provider.

Grazie all'efficace azione di pianificazione e controllo dei costi e seppure a fronte di una profonda crisi del traffico, legata a fattori esterni al controllo del provider, ENAV è riuscita comunque a raggiungere l'obiettivo di efficienza economica di rotta (DUR) fissato per il primo anno del periodo di riferimento e pari a. 58,96 euro (in termini reali, euro 2009).

Infatti, la DUR di consuntivo 2012 per ENAV è stata pari a 58,91 euro (in termini reali, euro 2009). A fronte di una efficienza pianificata pari al 2,33%, ENAV ha, pertanto, raggiunto un'efficienza del 2,4%.

Tale sforzo appare ancor più apprezzabile se si considera che la struttura dei costi del *provider* nazionale è naturalmente caratterizzata da una certa rigidità nelle sue principali componenti (ad esempio nel costo del personale e delle manutenzioni) dalle quali deriva che la loro pianificazione non possa seguire una logica di breve termine legata alla variabilità della domanda, ma debba invece essere correlata ad un orizzonte temporale di medio - lungo termine, al fine di garantire quei livelli di sicurezza e di qualità del servizio imprescindibili per un sistema del trasporto aereo sicuro ed affidabile.

L'applicazione della nuova normativa in materia di prestazioni ha portato inoltre, nel 2012, ad un duplice effetto positivo sul risultato aziendale. Il primo è dato dalla possibilità di recuperare, attraverso la tariffa, la differenza tra l'inflazione pianificata e quella di consuntivo. Tale differenza, valorizzata secondo quanto indicato dalla normativa, ammonta a 6,1 milioni di euro.

Il secondo effetto positivo è generato dall'applicazione del meccanismo di incentivazione sulla capacità, ovvero sul livello medio dei ritardi ATFM per i voli in rotta. Il Piano di Performance italiano prevede, infatti, la possibilità di applicare un meccanismo incentivante (*bonus/malus*) sulla capacità. Si ricorda che la peculiarità del sistema incentivante previsto dal Piano di *Performance* italiano si concretizza nella fattispecie che prevede la corresponsione del bonus correlata al raggiungimento di una "soglia di incentivo", la quale risulta essere ancora più bassa, e quindi più sfidante, rispetto agli obiettivi nazionali.

Il risultato conseguito in termini di ritardi in rotta nel 2012 ha visto ENAV affermarsi tra i migliori fornitori di servizi alla navigazione aerea d'Europa anche secondo il nuovo schema di prestazioni comunitario. Infatti, il valore medio del ritardo ATFM per i voli in rotta, è stato pari a 0,0003 min/volo (per 411 minuti complessivi di ritardo nell'anno). In rotta, i ritardi ATFM attribuibili ad ENAV sono stati pari a complessivi 132 minuti, per un ritardo medio pari a 0,0001 min/volo. Se si considera che il target stabilito nel Piano di Performance Nazionale era di 0,14 minuti di ritardo ATFM per i voli in rotta, e la soglia di incentivo era fissata a 0,08 minuti di ritardo ATFM per volo in rotta, si comprende che il risultato raggiunto è di rilievo. L'efficienza raggiunta ha determinato il riconoscimento alla Società del livello massimo di bonus previsto dallo schema di incentivazione sulla capacità, che ammonta, come già detto, a 8 milioni di euro.

### **C) Le attività internazionali**

Il trasporto aereo è da sempre caratterizzato da una necessaria armonizzazione normativa e tecnico-operativa e sempre più si basa su una molteplicità di attività e attori strettamente correlati e cooperanti a livello regionale e globale. I confini nazionali sono sempre meno in evidenza per un settore del trasporto che è sempre stato "*global by definition*"; tale affermazione è particolarmente vera per l'*Air Traffic Management* attuale. Le decisioni che influenzano il modo di operare, pianificare e investire, vengono infatti prese sempre più a livello internazionale: servizi e infrastrutture dell'ATM saranno sempre più gestiti da organizzazioni transnazionali.

ENAV ha compreso per tempo questa evoluzione dell'ATM, intraprendendo un tempestivo e importante cambiamento interno, tale da consentire alla Società di poter esprimere il proprio potenziale non solo in termini di "eccellenza" nella qualità del servizio fornito, ma anche in termini di influenza e leadership nei processi decisionali internazionali.

All'interno di questo scenario, ENAV ha già da tempo colto l'opportunità di crescita legata all'avvio di un processo di internazionalizzazione, impegnandosi in una serie di attività volte a consolidare i rapporti con gli altri *Air Navigation Service Provider* e con le principali Organizzazioni Internazionali esistenti nell'ambito del trasporto aereo ed in particolare dell'*Air Traffic Management* (Commissione Europea, CANSO, EUROCONTROL, ICAO) proprio per rispondere all'esigenza di "fare network".

Inoltre, considerati gli obiettivi fissati dalla Commissione Europea con la creazione del *Single European Sky*, e la conseguente necessità di assumere una visione ed un approccio comune alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo, ENAV ha garantito la sua partecipazione strategica alle organizzazioni europee ed internazionali istituzionalmente coinvolte, e ha inoltre attivato una serie di collaborazioni volte a rafforzare la posizione e la strategia di ENAV a livello internazionale.

#### **1. Il quadro di riferimento**

In ambito europeo, l'adozione del quadro normativo *Single European Sky* (SES) del 2004 ha modificato radicalmente il contesto dei servizi di *Air Traffic Management*, avviando una profonda fase di ristrutturazione delle strategie di business e di sviluppo

di tutti gli operatori del settore coinvolti nel processo di integrazione comunitario dell'assistenza al volo.

Successivamente, dando seguito all'iniziativa *Single European Sky II* (SES II), la Commissione Europea ha sancito un nuovo impianto legislativo che prevede significativi cambiamenti nella futura Gestione del Traffico Aereo in termini di gestione della capacità operativa con l'introduzione del ruolo del *Network Manager*, *Safety*, Innovazione tecnologica con il Programma SESAR, *Human factor*, ed infine *Performance*.

Inoltre, dopo circa tre anni dalla pubblicazione del SES II, entrato in vigore nel dicembre 2009, la Commissione Europea ha lanciato un'ulteriore iniziativa volta al potenziamento del quadro normativo per raggiungere gli obiettivi chiave del *Single European Sky*, attraverso il cosiddetto *Single European Sky II plus*, per la natura dell'iniziativa prettamente rafforzativa di quanto già in essere, vale a dire il potenziamento di alcuni elementi che rappresentano i punti di forza dei due pacchetti precedenti: il ruolo della Commissione Europea, la centralizzazione della produzione normativa, il riconoscimento della centralità del Network a livello operativo e tecnico per il miglioramento delle performance e la conseguente riconfigurazione dei compiti degli organismi che operano nel settore (ad esempio EASA ed EUROCONTROL).

Di fatto, la Commissione Europea ha rafforzato il suo ruolo di indirizzo e guida lungo tutta la "value chain" dell'*Air Traffic Management*: dalle attività di Ricerca e Sviluppo alla pianificazione, da questa all'implementazione, fino alle operazioni con il ruolo centrale del *Network Manager* e del futuro *Deployment Manager*.

ENAV sta partecipando alle consultazioni che si svolgono in ambito europeo sui possibili scenari che porteranno all'evoluzione del *Single European Sky II plus*. Questa attività rappresenta un'opportunità unica per la modernizzazione del sistema continentale, con il forte coinvolgimento delle istituzioni nazionali ed europee ed il riconoscimento del ruolo chiave degli *stakeholder* operativi, ed in particolare dei *Service Provider*, nelle strutture di governo quali *SESAR Joint Undertaking*, *Deployment Manager* e *Network Manager*.

Di seguito sono descritti sinteticamente i principali programmi e attività internazionali di ENAV.

## **2. BLUE MED**

La normativa del Cielo Unico Europeo (*Single European Sky*) prevede l'implementazione di "Blocchi Funzionali di Spazio Aereo" (FABs) da parte degli Stati Membri dell'Unione Europea.

Il FAB è lo spazio aereo di responsabilità di due o più Stati nel quale i velivoli vengono gestiti operativamente in modo indipendente dai confini nazionali, con requisiti operativi e tecnici tesi a semplificare e uniformare la gestione del traffico aereo, contenendone i costi, aumentando la capacità operativa e allo stesso tempo riducendo l'impatto ambientale delle operazioni.

Per l'Italia, le attività del progetto FAB BLUE MED si svolgono in collaborazione con l'ENAC e l'Aeronautica Militare, in accordo con gli indirizzi in materia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## **3. Il Programma SESAR**

SESAR (Single European Sky ATM Research) è un'iniziativa lanciata dalla Commissione Europea per fornire al "*Cielo Unico*" gli elementi tecnologici innovativi che permettano la realizzazione di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo interoperabile.

Obiettivo del Programma SESAR è superare la frammentazione nazionale esistente e convogliare gli sforzi di Ricerca e Sviluppo verso sistemi di controllo di traffico aereo omogenei e moderni, in grado di garantire una capacità di traffico tre volte superiore a quella attuale, con costi unitari di rotta dimezzati, coefficienti di sicurezza 10 volte maggiori e ricadute ambientali 10 volte minori.

La *SESAR Joint Undertaking* dispone di un budget di 2.1 miliardi euro ed è composta da 16 Membri a pieno titolo (*Full Members*) - fra cui ENAV - in rappresentanza di tutta l'industria ATM europea più EUROCONTROL, nonché 25 Partner Associati per un totale di circa 2000 esperti presenti in 23 diversi paesi.

Il Programma di lavoro continuerà con la Fase di *Deployment* (2014-2025) che, sviluppando quanto previsto nel Primo Pacchetto di Implementazione (*Implementation Package I*) identificato dallo *European ATM Master Plan*, vedrà la realizzazione dell'installazione su vasta scala dei nuovi sistemi e funzionalità associate.

#### **4. Il Gruppo A6**

Il processo di negoziazione che ha portato ENAV alla nomina di membro della *SESAR Joint Undertaking* ha rappresentato un'opportunità notevole per la creazione di una rete di cooperazione tra i cinque maggiori fornitori di servizi di navigazione aerea europei ed il consorzio degli ANSP del Nord Europa: ENAV, AENA (Spagna), DFS (Germania), DSNA (Francia), NATS (Regno Unito), NORACON (Austria e Nord Europa).

La convergenza di interessi si è tradotta nella necessità e opportunità da parte degli ANSP di sviluppare una *partnership* strategica che supportasse ciascuna organizzazione nell'obiettivo di veicolare con maggiore consistenza e visibilità le posizioni comuni.

Nel Febbraio 2007, in coincidenza con l'avvio del processo di negoziazione per l'ammissione alla *SESAR Joint Undertaking*, nasce, su proposta di ENAV, il gruppo A6: tale gruppo, costituito dai cinque maggiori fornitori di navigazione aerea europei ed il consorzio degli ANSP del Nord Europa, si è rivelato uno strumento prezioso per valorizzare la candidatura delle singole organizzazioni, tutte risolte con esito positivo.

A seguito della volontà comune dei membri del gruppo A6 di consolidare la cooperazione anche a livello formale, nel giugno 2011 è stato firmato, dagli Amministratori Delegati e Direttori Generali dei *partner*, il *Memorandum of Cooperation*.

L'accordo descrive le aree di cooperazione di interesse per il gruppo A6, e la struttura di *governance* di cui il gruppo si è dotato.

#### **5. Coflight**

In linea con SESAR, Coflight, il Sistema FDP di nuova generazione realizzato grazie alla collaborazione tra ENAV, DSNA e Skyguide e sviluppato dal Consorzio Industriale Thales-Selex, è oggi considerato dalla comunità europea ATC come il primo esempio concreto in direzione del Cielo Unico Europeo ed è stato identificato dallo stesso SESAR come uno dei costituenti fondamentali che permetteranno la realizzazione della baseline del 2013 per benefici apportati. La Road-map del Programma prevede quattro versioni principali, incrementalì: nel 2013 Coflight sarà integrato in 4-Flight, il futuro sistema ATM di rotta di ENAV ed entrerà in esercizio a partire dal 2015.

Basato sulle specifiche dell'eFDP di EUROCONTROL, Coflight rappresenta un autentico passo in avanti sia a livello operativo che tecnologico.

## **6. Flight**

Sulla base degli ottimi risultati ottenuti dalla cooperazione in Coflight, ENAV e DSNA hanno ampliato la loro collaborazione avviando un programma di lungo termine denominato 4-flight, il cui obiettivo è quello di sviluppare congiuntamente una nuova piattaforma tecnologica ATM basata sui concetti operativi di SESAR, mutuando le reciproche esperienze, condividendo l'entità dell'investimento ed assumendo al suo interno il prodotto Coflight come una componente di base.

Alla base di tale cooperazione vi è uno studio di fattibilità, tra cui un *business plan* ed un'analisi costi-benefici, che ha mostrato una significativa riduzione del costo dell'investimento complessivo franco-italiano, con un impatto positivo sugli utenti della rete.



## D) Gli investimenti

### 1. Il Piano degli investimenti 2012-2014

In considerazione della sfavorevole congiuntura internazionale che vi è stata fra la fine del 2011 e l'inizio del 2012, con una consistente flessione di traffico e di ricavi e con la contemporanea entrata in vigore del nuovo *Performance Scheme* Europeo, che impone a tutti gli ANSP obblighi in termini di efficientamento congiuntamente alla sostanziale abolizione del meccanismo di *cost recovery*, all'inizio del 2012 il Board Investimenti di ENAV (istituito a metà gennaio 2012, presieduto dall'Amministratore Unico e composto dai responsabili Area Tecnica, Area Operativa e Amministrazione, Finanza e Controllo) ha predisposto un piano che prevede alcune riduzioni degli investimenti rispetto al piano 2011-13, salvaguardando, ovviamente, quelli legati ad aspetti di sicurezza o di cogenza normativa.

Attraverso gli interventi pianificati nel triennio 2012-2014, ENAV ha confermato la posizione primaria guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo grazie alle impegnative politiche di investimento attuate in precedenza, in larga misura anticipando i concetti del nuovo *network* ATM che sta caratterizzando il quadro di riferimento internazionale.

La Commissione Europea sta, infatti, procedendo verso una sostanziale rivoluzione tecnologica del *network* ATM europeo, a cui sono chiamati a partecipare tutti gli *stakeholder* del trasporto aereo, in primis i *provider* dei servizi di assistenza al volo e l'Industria aeronautica.

L'impegno economico previsto nel Piano degli Investimenti, ancorché decrescente, è in linea con la naturale evoluzione tecnologica dei cicli di investimento che, avendo previsto valori significativi, nel corso degli anni precedenti, consente una fase di assestamento, peraltro sinergica con l'andamento finanziario di ENAV.

Il Piano è stato proposto come aggiornamento del precedente (2011-2013) in termini di:

- rimodulazioni rese necessarie a seguito di esigenze emerse nel corso della fase realizzativa;
- introduzione degli interventi previsti per il 2013.

Il Piano degli Investimenti 2012-2014, approvato ad aprile 2012, prevede interventi per un importo contrattuale complessivo pari a circa 409 milioni di euro, indicativamente ripartiti nel corso del triennio come segue:

(in milioni di euro)

<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>TOTALE</b>
132	140	137	409

In tale cifra è inclusa la quota di investimento operata nell'ambito del contratto di servizio ENAV - Techno Sky per la conduzione e la manutenzione degli impianti e dei sistemi operativi di assistenza al volo, afferente le attività di sviluppo ed ammodernamento funzionali, valutati in 10 mln di euro/anno.

Tale quota non era esplicitata nei piani precedenti, in quanto parte di un contratto di esercizio.

Al netto di tale quota, e quindi a parità di condizioni con il precedente piano, sono previsti investimenti per circa 379 milioni di euro, in flessione rispetto al piano triennale 2011-13, pari a 405 milioni di euro.

(in milioni di euro)

<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>TOTALE</b>
122	130	127	379

La flessione sul primo anno è dai 137 milioni di euro previsti nel piano 2011-13 a 122 milioni di euro, con riduzione dell'11% circa.

Tale contenimento è stato effettuato attraverso:

- differimento di spesa delle esigenze meno prioritarie e non collegate a sicurezza;
- semplificazione delle esigenze, includendo nel piano solo le esigenze essenziali;
- una più energica *policy* di negoziazione verso i fornitori;

- minore ricorso al "*General Contracting*", con articolazione degli interventi su più affidatari specializzati ed incremento del lavoro interno di coordinamento da parte dell'Area Tecnica;
- maggiore utilizzo degli affidamenti *in house*.

Relativamente ad alcuni consistenti interventi di carattere strategico, ENAV prevede comunque di fare ricorso a fonti di finanziamento esterne, quindi avvalendosi, anche se in misura molto limitata, di contribuzioni pubbliche nazionali o europee finalizzate alla realizzazione di importanti infrastrutture tecnologiche di specifico interesse istituzionale.

Il Piano 2012-14, inoltre, considera gli effetti sulla pianificazione conseguenti a tre importanti decisioni assunte fra fine 2011 e inizio 2012.

1. la risoluzione del contratto di ammodernamento dell'aeroporto di Palermo;
2. la non attivazione dei Lotti 2, 3 e 4 del contratto ADS-B, già deliberata dal C.d.A. nel corso del 2011;
3. la cancellazione e riavvio, su profili di spesa più contenuti, del programma 4Flight per il rinnovamento della piattaforma *software* ATM in linea con gli obiettivi del programma SESAR ed in collaborazione con il *provider* francese DSNA.

In considerazione di tali eventi e dei profili di crescita del traffico rivisti, sono stati previsti solo alcuni degli interventi precedentemente individuati ed essenzialmente quelli volti alla gestione della obsolescenza o prolungamento della vita delle piattaforme in esercizio. Gli apparati di Palermo, di cui era stata avviata la acquisizione, sono stati destinati ad altri interventi previsti dal piano.

### **1.1 Principali interventi previsti nel piano 2012-14**

La pianificazione 2012-2014 è in linea con le politiche di ammodernamento e mantenimento tracciate dal Piano 2011-2013, con un importante contenimento delle spese, come sopra descritto.

Tra gli interventi di maggior rilievo che si sono previsti di avviare figurano:

- la estensione della vita operativa del SATCAS, con lo sviluppo di componenti *4Flight-ready*;
- l'avvio della gara programma di sviluppo della nuova piattaforma nazionale "*4 Flight*", con prevista aggiudicazione nel 2013;
- la realizzazione adeguamenti infrastrutturali presso l'ACC di Padova;
- il completamento dell'ampliamento infrastrutturale dell'ACC di Roma;
- la ristrutturazione di Torre e Blocco Tecnico a Ronchi dei Legionari;
- la ristrutturazione di Torre e Blocco Tecnico di Forlì;
- la sostituzione di radioassistenze di rotta e di aeroporto;
- l'ammodernamento della rete di comunicazioni di emergenza;
- l'ammodernamento del radar di Verona;
- l'adeguamento delle piattaforme di progettazione procedure di volo e spazi aerei;
- la realizzazione della sala prove a Ciampino;

### **1.2 Aspetti finanziari del piano 2012-14**

La sostenibilità dell'impegno contrattuale approvato, coniugando peraltro le esigenze di contenimento della spesa con gli ineludibili obiettivi di conservazione ed ampliamento del posizionamento competitivo acquisito nel panorama internazionale, è stata definita tenendo conto dell'ammontare dei contratti già sottoscritti al 31 dicembre 2011, relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani e in corso di realizzazione, pari a circa 397 milioni di euro. Sulla base delle stime, tale obbligazione, unitamente ai nuovi interventi previsti nel Piano degli Investimenti 2012-2014, produce nel triennio di riferimento un avanzamento economico delle opere complessivamente pari a circa 516 milioni di euro, declinabili in ciascun esercizio come illustrato di seguito. L'avanzamento delle opere realizzate afferisce per circa il 91% ai contratti già in essere al 31 dicembre 2011 e per circa il 38% agli investimenti previsti per il triennio 2012-2014.

(in milioni di euro)

<b>AVANZAMENTO ECONOMICO ANNUO</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
	157,5	161,7	196,9

La sostenibilità sotto il profilo finanziario degli impegni connessi al Piano Investimenti è stata valutata delineando uno scenario che recepisce le seguenti principali assunzioni di carattere economico-finanziario, che impattano sugli incassi e pagamenti dei crediti/debiti. In particolare:

- incasso nel corso del 2012 dei corrispettivi dovuti dallo Stato in relazione al Contratto di Servizio 2007/2009;
- incasso nell'esercizio 2014 del saldo dei corrispettivi dovuti dallo Stato in relazione al Contratto di Servizio 2010/2012;
- livelli di efficienza nell'incasso dei crediti verso EUROCONTROL, connessi ai servizi di rotta e terminale analoghi a quanto registrato nell'esercizio 2011;
- tempistica di pagamento dei debiti verso i fornitori prudenzialmente invariata rispetto a quella dell'esercizio 2011;
- lo sviluppo dei ricavi da *core business* tiene conto degli effetti favorevoli introdotti dalla Legge di Stabilità 2012 (riduzione dell'incidenza dello Stato a beneficio dei ricavi di terminale), assumendo tuttavia, date le prospettive contrazioni nei volumi di traffico, una riduzione mediamente pari al 5,5% rispetto a quanto previsto sia nel Piano Nazionale di *Performance* e sia in sede di budget e definizione delle tariffe.

La Società ha quindi confermato la sostenibilità finanziaria dei suddetti investimenti nei singoli anni di piano, sostenibilità che verrà sistematicamente controllata in relazione sia al verificarsi delle assunzioni sopra illustrate, sia all'evoluzione prospettica dell'indebitamento finanziario dell'Azienda che, in quanto tale, risente fortemente dello scenario macro economico di riferimento, contraddistinto al momento, come già detto, da una prospettica e significativa contrazione dei volumi di traffico.

### 1.3 Principali interventi effettivamente attivati nel 2012

Al 31 dicembre 2012, relativamente agli investimenti del piano approvato nell'aprile 2012, sono stati avviati programmi per circa 110 milioni di euro, pari a circa l'82% del budget iniziale. Tra gli interventi più rilevanti attivati figurano:

- la attivazione della sopraelevazione nell'ambito dell'ampliamento infrastrutturale dell'ACC di Roma;
- l'avvio di un programma sperimentale per la funzionalità di *Medium Term Conflict Detection*, da introdurre sul sistema SATCAS;
- l'avvio della gara programma di sviluppo della nuova piattaforma nazionale "4 Flight", con prevista aggiudicazione nel 2013;
- la realizzazione adeguamenti infrastrutturali presso l'ACC di Padova;
- l'avvio della gara europea per la fornitura di radioassistenze, con aggiudicazione prevista 2013;
- l'ammodernamento della rete di comunicazioni di emergenza;
- la prosecuzione dell'adeguamento su ulteriori 4 aeroporti dei sistemi meteo aeroportuali all'emendamento ultimo ICAO;
- l'acquisizione di un 4° velivolo radiomisure.

Il motivo dell'arretramento rispetto al piano previsto è da ricercarsi essenzialmente nei risparmi conseguiti e in alcuni slittamenti dovuti ai seguenti fenomeni verificatisi nel corso del 2012:

- il perdurare di una generale crisi economica a livello europeo ha condotto ad una ulteriore e generale riduzione del traffico aereo e ad una maggiore prudenza nell'avvio delle spese;
- l'avvio di una *policy* di sganciamento dello Stato nel sostegno degli aeroporti minori, con eliminazione del contributo dal 30/6/12 per i servizi ATC, ha portato ad una pausa di riflessione per gli investimenti su tali sedimi (es. Ronchi, Forlì, Parma);

- una sempre maggiore attenzione ai processi di trasparenza e rispetto delle procedure, ha portato ad un allungamento medio dei tempi nella esecuzione delle procedure di affidamento e a importanti risparmi;
- la notevole lunghezza nei processi di rescissione dei contratti di Palermo ed ADS-B, ha impedito, fino alla loro puntuale definizione, la attivazione degli interventi susseguenti previsti;
- l'individuazione di varie criticità ha portato alla sospensione del contratto di realizzazione del sistema di multi-laterazione di Venezia, introducendo uno stop agli investimenti successivi correlati;
- il procrastinarsi per tutto il 2012 della trattativa per il passaggio dei primi aeroporti militari in gestione all'ENAV.

Le minori esigenze dovute ad un oggettivo calo del traffico ed il rallentamento delle attività aziendali, hanno condotto al valore sopra indicato, senza che questo abbia portato conseguenze di alcun tipo sui parametri di sicurezza del volo (*safety*) e degli impianti (*security*).

#### **1.4 Sviluppo dei sistemi informativi gestionali**

Nel corso dell'anno 2012 sono stati ultimati, ovvero avviati, importanti progetti in ambito dei sistemi informativi gestionali. In particolare:

- è stato completato l'ampliamento dell'infrastruttura di rete con la modalità di connessione *wi-fi* per la sede centrale ed Academy ed avviato quello relativo alle sedi periferiche di Via Agri e Bufalotta;
- è stato rinnovato il servizio di connettività della rete gestionale di ENAV;
- è stato avviato l'*upgrade* tecnologico del Sistema Identity ed Access Management.

Sono inoltre stati avviati:

- il sistema di pianificazione ed erogazione dei corsi per Academy ENAV;
- il Portale Area Operativa ed il Registro Tecnico Operativo (in ambiente di pre-esercizio);

- il sistema di erogazione di corsi di formazione in modalità *e-learning* alla società SICTA;
- il Dashboard Direzionale per Risorse Umane e Tesoreria;
- il sistema per la Tesoreria di Gruppo;
- il sistema di Posta Elettronica Certificata interfacciato con il Protocollo informatico;
- la "Nuova Piattaforma di Help Desk Informatico" (in pre-esercizio).

E' stata inoltre eseguita una revisione ed ottimizzazione del supporto sul sistema di Protocollo Elettronico aziendale.

## **2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2013-2015**

### **2.1 Il Piano degli investimenti 2013-2015**

In considerazione del perdurare della sfavorevole congiuntura di flessione di traffico e ricavi, il Board ad inizio 2013 ha richiesto un piano che prevedesse delle ulteriori riduzioni significative degli investimenti, salvaguardando ovviamente quelli legati ad aspetti di sicurezza o di cogenza normativa.

Il Piano degli Investimenti 2013-2015, pur in continuità di linee tecnologiche con il precedente piano 2012-14, evidenzia interventi per un importo contrattuale complessivo pari a 383 milioni di euro, indicativamente ripartiti nel corso del triennio come segue:

(in milioni di euro)			
<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>TOTALE</b>
135	124	125	383

Tale Piano, a parità di condizioni, rappresenta una flessione di oltre il 6% rispetto al piano triennale 2012-14, pari a 409 milioni di euro.

La riduzione è anche più significativa, in quanto nel 2012, a fronte di un piano di attivazione previsto di 132 milioni di euro, anche a causa delle complesse situazioni venutesi a creare da fine 2011 e degli altri aspetti descritti nel precedente paragrafo, sono stati attivati programmi solo per 110 milioni di euro. Il 2013 avrebbe dovuto



quindi prevedere una attivazione di circa 160 milioni di euro, per mantenere le pianificazioni di obiettivi del precedente piano 2012-14. Il corrente piano di 135 milioni di euro incorpora tutti i residui di esigenza 2012 rimasti incompiuti. Pertanto l'azione di contenimento e selezione di priorità del presente piano ha visto un contenimento di attivazioni sull'anno 2013 per circa 25 milioni di euro.

## **2.2 Principali interventi previsti**

La pianificazione 2013-2015 è in linea con le politiche di ammodernamento e mantenimento tracciate dal Piano 2012-2014 e al contempo con linee di risparmio significative. Tra gli interventi di maggior rilievo che si prevede di avviare figurano:

- il completamento dell'ampliamento infrastrutturale dell'ACC di Roma, con l'obiettivo di abbandonare diverse sedi oggi in affitto su Roma
- la ristrutturazione della TWR di Fiumicino
- la realizzazione di un nuovo sistema di presentazione presso le TWR di controllo
- l'avvio del programma di sviluppo della nuova piattaforma nazionale "4 Flight"
- la sostituzione di radioassistenze di rotta e di aeroporto conseguente alla gara bandita nel 2012
- la realizzazione del sistema di rilevazione *windshear* a Palermo
- l'ammodernamento di infrastrutture e sistemi su APT militari in transito
- la ristrutturazione di Torre e Blocco Tecnico a Ronchi dei Legionari
- la realizzazione della sala prove nazionale a Ciampino
- l'integrazione delle infrastrutture SIG Techno Sky con quelle ENAV.

## **E) Le risorse umane, le relazioni industriali, il contenzioso del lavoro e la privacy**

### **1. Evoluzione della consistenza del personale**

L'andamento dell'organico relativo all'esercizio 2012 è stato caratterizzato da una politica di sostanziale stabilità della consistenza quantitativa delle risorse (-16 unità rispetto al 2011 e -74 rispetto al budget previsto) orientata però ad un ricambio/rinnovamento qualitativo delle competenze e delle professionalità. E' stata, infatti, attuata un'azione mirata di gestione del *turn-over* attraverso:

- sostituzione delle uscite dei CTA e formazione di nuovi CTA che ha portato al dicembre 2012 l'organico dei CTA a 1830 unità (+38 rispetto al 12/2011);
- prosecuzione dell'azione di ridimensionamento del personale EAV (-13% rispetto al 2011).
- ricambio qualitativo del personale amministrativo/supporto e di controllo.

Nelle tabelle che seguono, sono riportati i dati relativi alle consistenze di personale secondo varie dimensioni di analisi e livelli di dettaglio.

	<b>31/12/2011</b>	<b>31/12/2012</b>
<b>Dirigenti</b>	70	67
<b>Quadri</b>	351	363
<b>Impiegati</b>	2.853	2.828
<b>Consistenza finale al 31 dicembre</b>	3.274	3.258

L'organico aziendale suddiviso per profilo professionale è così rappresentabile:

	31/12/2011	31/12/2012
Management e Coordinamento	421	430
Controllori Traffico Aereo	1.603	1.627
Esperti di Assistenza al Volo	335	406
Operatori Servizio Meteo	147	27
Naviganti	20	20
Amministrativi	468	468
Tecnici	187	189
Personale Informatico	93	91
Consistenza finale al 31 dicembre	3.274	3.258

*Piano programmatico della consistenza dl personale*

Profilo	2012				2013				2014			
	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno
Dirigenza	5	8	70,0	67	7	3	70,0	71			71,0	71
CTA	89	51	1.827,0	1.830	56	24	1.846,0	1.862	5		1.859,5	1.857
EAV	99	25	406,5	418	40	8	434,0	450		10	445,0	440
Meteo		120	68,5	29		1	28,5	28			28,0	28
Naviganti			34,0	34	8		38,0	42		5	39,5	37
Inf. Tec. Amm.	17	22	877,5	880	10	20	875,0	870	13	10	871,5	873
TOTALE	210	226	3.283,5	3.258	121	56	3.291,5	3.323	13	30	3.314,5	3.306

## 2. Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2012, come si evince dal prospetto che segue, si chiude a 394,1 mln di euro con un incremento di 3 mln di euro (+0,78%) rispetto al 2011 che era stato consuntivato a 391,1 mln di euro.

	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Variazione % 2012/2011</b>
<b>SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI</b>			
Stipendi ed altri assegni fissi	233.680.494	236.798.945	1,33
<b>INDENNITA' VARIABILI</b>			
Lavoro straordinario	1.034.664	742.298	-28,26
Disponibilità	290.298	300.436	3,49
Indennità per trasferimenti	565.953	749.518	32,43
Indennità per trasferimenti temporanei	293.798	367.350	25,03
Permessi e RFS	147.188	103.482	-29,69
Maggiorazioni per lavoro in turno	13.644.919	13.804.066	1,17
Festività coincidenti	2.085.166	1.175.864	-43,61
Altre indennità	295.516	13.289	-95,50
Straordinario operativo (ex compensi ore aggiuntive)	9.345.270	4.640.360	-50,35
Reperibilità	1.874.507	1.686.211	-10,05
<b>PREMIO DI RISULTATO</b>			
Premio di risultato dirigente	1.426.187	1.364.535	-4,32
Premio di risultato non dirigente	5.500.000	7.000.000	27,27
<b>INDENNITA' PER MISSIONI</b>			
Missioni nazionali	803.331	534.138	-33,51
Missioni estere	110.820	135.336	22,12
Missioni addestrative	905.601	619.671	-31,57
<b>ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE</b>			
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute	1.563.479	2.100.324	34,34
Accantonamento dirigenti per RFS e ferie maturate e non godute	134.692	130.187	-4504,21
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	451.703	613.576	35,84
Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate e non godute	35.505	34.330	-3,31
<b>ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI</b>			
Assicurazione del personale dipendente	4.763.077	5.353.829	12,40
Assicurazione del personale dirigente	89.213	232.095	160,16
Oneri previdenziali ed assicurativi	81.606.745	78.436.097	-3,89
Oneri previd. INAIL	2.192.587	2.216.341	1,08
Contributi al Fondo di previdenza complementare	7.001.281	7.156.919	2,22
<b>ACCANTONAMENTO TFR</b>			0,00
Accantonamento TFR	16.038.749	16.743.561	4,39
Accantonamento dirigenti TFR	844.766	792.924	-6,14
<b>ALTRI COSTI DEL PERSONALE</b>			
Incentivo all'esodo	3.493.600	9.793.700	180,33
Altri costi del personale	33.079		-100,00
Borse di studio e rimborsi	821.799	482.753	-41,26
Equo Indennizzo	16.451	1.479	-91,01
<b>Totale</b>	<b>391.090.438</b>	<b>394.123.615</b>	<b>0,78</b>

Le cause del suddetto, limitato, incremento sono da individuarsi nel combinato effetto di più fattori tra cui principalmente:

#### **Stipendi ed altri assegni fissi**

Si è passati da 233,68 mln di euro a 236,80 mln di euro (+3,12 mln di euro pari al +1,33%). Tale aumento è da attribuirsi unicamente alla crescita fisiologica delle retribuzioni. L'organico medio è rimasto stabile passando dalle 3.285 unità del 2011 alle 3.284 del 2012.

#### **Incentivo all'esodo**

Da 3,49 mln di euro del 2011 a 9,79 mln di euro nel 2012 (+6,3 mln di euro pari al +180,33%).

Gli esodi 2012 hanno interessato oltre 80 unità e coinvolto principalmente personale CTA.

#### **Lavoro Straordinario**

Le ore di straordinario del personale in struttura sono passate dalle 43.350 del 2011 a 30.950 del 2012; il relativo valore è sceso da 1,03 ml di euro del 2011 a 0,74 ml di euro del 2012 (-0,29 ml di euro pari al -28,26%).

#### **Lavoro Straordinario in Linea Operativa (ex ore aggiuntive)**

Il numero totale di ore straordinarie in linea operativa nel 2012 è stato di circa 70.000 contro le 132.000 del 2011. Di conseguenza il valore consuntivato è stato di 4,64 ml di euro a fronte di 9,35 ml di euro per il 2011 (-4,71 ml di euro pari al -50,35%). Il minor ricorso a tale istituto è motivato dal decremento di traffico registrato nel 2012 rispetto al 2011.

#### **Festività coincidenti**

Nel 2012 ci sono state 2 festività coincidenti con la domenica a fronte delle 4 registrate nel 2011. Il costo è conseguentemente passato da 2,09 ml di euro del 2011 a 1,18 del 2012 (-0,91 ml di euro pari al -43,61%).

#### **Missioni**

La politica di contenimento dei costi ha consentito di limitare il ricorso a tale istituto e, pertanto, si è passati da 1,82 ml di euro del 2011 a 1,29 ml di euro del 2012 (-0,53 ml di euro pari al -29,12%).

### **Assicurazioni del personale**

L'aggiornamento dei premi ha portato il costo da 4,85 ml di euro del 2011 a 5,59 ml di euro del 2012 (+0,74 ml di euro pari al +15,26%).

### **Oneri sociali**

Gli oneri sono passati da 90,8 ml di euro del 2011 a 87,8 ml di euro del 2012 (-3,0 ml di euro pari al -3,3%). Tale variazione è dovuta sia alla diminuzione della base imponibile sia alla restituzione di parte degli oneri sul PdR 2009 (circa 1,1 ml di euro).

## **3. Le relazioni industriali**

ENAV nel corso de 2012 ha consolidato e sviluppato tutti i settori strategici che la compongono e in questa prospettiva assume particolare rilievo l'accordo di rinnovo del contratto di lavoro del personale di ENAV sottoscritto il 23 marzo 2012.

L'accordo in questione contiene una condivisa premessa che prende in considerazione il contesto in cui è stata raggiunta l'intesa mettendo in evidenza i diversi aspetti economico sociali che lo caratterizzano: a partire dalla grave crisi economica del paese e del trasporto aereo in particolare, passando per la riforma del sistema tariffario (fine del *cost-recovery*), per la prevista realizzazione del nuovo piano nazionale degli aeroporti e per concludere richiamando i recenti accordi interconfederali sulle nuove regole della contrattazione nazionale.

Una analoga premessa, assai più articolata e sottoscritta il giorno precedente l'accordo di rinnovo tra la Società e le Organizzazioni Sindacali Nazionali del settore del trasporto aereo di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT e UGL, ha formato oggetto di uno specifico protocollo d'intesa per il rinnovo del contratto che ha, quindi, consentito di dare il via libera alla conclusione della trattativa in sede aziendale.

L'accordo di rinnovo è stato sottoscritto per la parte sindacale dalle organizzazioni sindacali della FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT, UGL-T, USAE-AV, ASSIVOLO Quadri, ANPCAT, LICTA, CILA-AV e COBAS.

Nell'ottica di una minore frammentazione degli interlocutori sindacali ed in piena aderenza alle previsioni dell'accordo interconfederale del 28 giugno 2011 - in merito alle tematiche di rappresentanza e rappresentatività sindacale - alla trattativa per il rinnovo contrattuale non hanno partecipato, per volontà aziendale, alcune

organizzazioni sindacali firmatarie del precedente contratto ormai rappresentative d'interessi per lo più molto limitati.

La consapevolezza che le evoluzioni in atto nel trasporto aereo potrebbero dare luogo anche in ENAV a processi di ristrutturazione con ricadute occupazionali ha spinto le Parti stipulanti a ritenere opportuno dover citare espressamente nell'accordo di rinnovo tale eventualità, prevedendo, al tempo stesso e sin d'ora, quale elemento di garanzia per i dipendenti l'intenzione di ricorrere ad ogni soluzione (per es. contratti di solidarietà) idonea a contenerne gli eventuali negativi riflessi sulla popolazione aziendale.

#### **4. Il contenzioso del lavoro e la privacy**

##### ***Contenzioso del lavoro***

È proseguita, anche nel corso del 2012, la diminuzione del numero di controversie giudiziarie instaurate contro ENAV, che vede ormai da molti anni una costante contrazione di nuove controversie in materia di lavoro.

Non si sono avuti, come nell'anno precedente, ricorsi seriali, ma singole controversie su vari aspetti del rapporto di lavoro. Alcune di esse si sono già concluse con esiti in larga parte favorevoli all'Azienda.

In linea generale, continua anche a decrescere il numero dei contenziosi in atto (meno di 150 a maggio 2012), in quanto, in linea generale si preferisce indirizzare il contenzioso verso problematiche meno aleatorie e più basate sulla concreta ricerca di un preciso orientamento giurisprudenziale in materia, laddove ritenuto degno di approfondimento.

Resta comunque elevata (superiore all'80%) la percentuale di vittorie di ENAV nelle cause pervenute a sentenza.

##### ***Privacy***

Il Decreto Legge "Semplifica Italia", convertito con la legge 4 aprile 2012 n. 35, ha eliminato l'obbligo della stesura e dell'aggiornamento entro il 31 marzo di ogni anno del DPS, riaffermando comunque, l'imprescindibile adozione delle misure minime di sicurezza previste dal Codice della Privacy.

Per quanto sopra, l'ENAV, a propria tutela, in relazione alla propria complessità organizzativa, alla specificità della *mission* aziendale, all'adeguamento alle normative

comunitarie in tema di fornitura dei servizi della navigazione aerea, relativamente alla costituzione di un sistema di gestione della qualità (UNI EN ISO 9001), nonché ad un sistema di gestione della sicurezza delle Informazioni (UNI CEI ISO/IEC 27001), ha in corso di elaborazione per l'anno 2012-2013 l'analisi dei rischi, che vede la collaborazione delle Funzioni Aziendali interessate (Sistemi Informativi Gestionali, Security e Risorse Umane), che porterà all'elaborazione di un nuovo piano di mitigazione del rischio a medio - lungo termine, che potrà essere monitorato costantemente per adeguarlo alle modifiche organizzative ed operative che intervengono in azienda.

## **5. La formazione e l'Academy di Forlì**

Le ore di formazione erogate durante il 2012 da Academy manifestano una flessione del 16% rispetto al trend ormai consolidato degli ultimi anni e si sono attestate a 190.200. La fisiologica flessione della domanda interna è stata in parte compensata da un maggiore impegno dell'Academy sul mercato esterno che ha visto l'erogazione di 35.000 ore per oltre 260 partecipanti esterni.

La formazione per lo sviluppo delle competenze ATC ha rivestito un ruolo di particolare rilevanza per un totale complessivo di 234 allievi.

Le attività relative alla formazione linguistica del personale operativo sono state focalizzate al rinnovo/consolidamento delle abilità linguistiche della maggior parte del personale in linea operativa, coinvolgendo complessivamente 1324 controllori del traffico aereo.

La Formazione tecnologica, nel 2012 si è focalizzata sul completamento del ciclo di formazione/aggiornamento mirato alla diffusione delle conoscenze tecniche del personale di ENAV.

L'attività della Formazione Manageriale e Tecnico-Amministrativa si è concentrata in particolare nell'iniziativa formativa su competenze gestionali e comportamenti organizzativi rivolta al middle management. Altro aspetto di particolare rilievo è rappresentato dalla realizzazione di nuove edizioni del percorso formativo dedicato al personale impiegato in attività internazionali e mirato allo sviluppo di *capacità* internazionali di comunicazione, negoziazione e gestione progetti.

Attraverso la piattaforma *e-learning*, anche in questo anno, sono stati attivati percorsi di training individuali riguardanti la formazione obbligatoria per legge, nonché



la formazione non obbligatoria, tra cui corsi a catalogo su *soft skills* e corsi di inglese. E' stata inoltre portata a termine una versione aggiornata di "Conoscere ENAV" dedicata a favorire una conoscenza diffusa del contesto in cui ENAV opera e delle principali attività sviluppate dall'azienda in campo ATC e sul piano internazionale. Da ultimo merita particolare evidenza la realizzazione di 4 moduli *e-learning* per i borsisti presso Academy Forlì che permetteranno una riduzione del numero delle giornate di formazione in aula.

L'intensificazione dell'attività nell'ambito della Formazione finanziata con la conclusione di 11 piani formativi che nel 2012 ha visto un ritorno economico da Fondimpresa di circa 700.000 euro.

Il 2012 ha rappresentato l'anno di maggiore espansione verso il mercato *non-captive* per Academy. I percorsi sviluppati ed erogati per le agenzie estere hanno avuto un carattere di alta specializzazione sia per il provider ANS ucraino (tecniche operative di gestione di traffico in avvicinamento simultaneo su piste parallele) sia per il *provider* libico (programma di "riavviamento" alle tecniche ATC per traffico di aeroporto e di avvicinamento). Per la Società GESAP è stato ingegnerizzato ed erogato un programma di formazione sul tema della gestione dei movimenti sui piazzali (AMS - Apron Management System), mentre per gli Istituti Tecnici ad indirizzo Aeronautico il 2012 è stato l'anno del consolidamento e della conferma di un percorso avviato negli anni precedenti, che si dimostra particolarmente significativo nella formazione degli studenti che si apprestano ad entrare nel mondo del lavoro.

## **F) Attività negoziale**

### **1. L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione**

L'esercizio 2012 evidenzia un aumento di valore degli affidamenti e quindi dell'attività negoziale nel complesso, segnalando in particolare un aumento complessivo degli investimenti pari a circa l'8%.

Dalle tabelle sotto riportate si conferma il "trend" di aumento degli affidamenti effettuati mediante procedure di gara che passano dal 25 al 29% degli affidamenti a valore, e, dall'altro, la costante riduzione degli appalti rilasciati mediante procedure negoziate singole (PNS) che passano dal 47 al 45%.

E' opportuno sottolineare che le procedure negoziate singole vengono adottate, principalmente, nell'ambito dei sistemi per il controllo del traffico aereo e sono dovute a vincoli tecnologici ed alla presenza di diritti di privativa industriale che impongono il ricorso ad un unico fornitore.

Ad ulteriore evidenza del peso crescente delle procedure di gara si evidenzia che, nelle tabelle, non è stata considerata la gara europea per la fornitura di energia elettrica esperita compiutamente nel corso dell'anno, con aggiudicazione definitiva del 30 novembre 2012, per un importo pari a 9,179 milioni di euro. Ciò in quanto la formale sottoscrizione dell'atto è avvenuta nei primi mesi del 2013. È opportuno evidenziare che tale procedura è stata effettuata tramite asta telematica al ribasso, sia per Enav che per la controllata Techno Sky, ed è stata aggiudicata con un importo di circa l'8% in meno rispetto alle tariffe della analoga Gara Consip.

Sempre in relazione alle gare l'anno 2012 ha visto la riprogettazione e, quindi, l'esperimento della procedura di gara europea per la realizzazione del nuovo sistema ATM coerente con gli obblighi del Cielo Unico Europeo denominata "4-Flight".

Tale procedura, di elevata valenza strategica per Enav, è stata avviata dopo che, a causa di mutate esigenze aziendali, si era disposto di non dare seguito all'originaria procedura bandita nel Dicembre 2010. Infatti le evoluzioni nello scenario europeo di riferimento, il rafforzamento del ruolo di Techno Sky, in coerenza con le strategie di gruppo, i fattori nazionali ed internazionali che hanno imposto una rivisitazione del quadro finanziario ed una complessiva riconsiderazione dei termini economici e contrattuali, hanno portato ad elaborare una nuova strategia di gara.

Tale strategia, basata su una ampia apertura alla competitività del mercato, ha condotto alla recente aggiudicazione con un importo di 129 milioni di euro per la prima fase del progetto ed un ribasso di oltre 40 milioni rispetto alla base d'asta pari a 170 milioni. A tale importo andrà aggiunto il valore della seconda fase, stimato allo stato in 80 milioni, ma che verrà puntualmente definito in base alle effettive esigenze e alle tariffe professionali offerte. Sia il valore della prima fase che le tariffe saranno oggetto di ulteriore negoziazione.

I suddetti valori evidenziano, inoltre, una significativa riduzione rispetto all'importo di aggiudicazione della precedente procedura (pari a 359 milioni di euro) e sono accompagnati da una offerta tecnica di indubbio valore che andrà a configurare lo scenario ATM del futuro.

Altrettanto importante è stata la progettazione e l'avvio della gara europea a procedura aperta per l'ammodernamento dei sistemi di radioassistenza che ha impegnato profondamente le attività dell'anno 2012.

Tale procedura ha visto un fondamentale cambiamento di impostazione separando l'acquisto degli apparati (oggetto della gara) dalle successive attività di installazione ed integrazione che saranno affidate in house.

La nuova strategia, oltre a valorizzare il ruolo di TechnoSky, ha permesso di impostare una gara per un valore complessivo di 20 milioni di euro, basata sulla massima apertura del mercato, ed altamente competitiva, che ha portato alla recente aggiudicazione con importi ribassati mediamente del 50% rispetto ai precedenti valori di acquisto.

Per quanto riguarda gli affidamenti In House, nel corso del 2012, si è proceduto con l'obiettivo di valorizzare sempre di più il ruolo della partecipata TechnoSky nonché di ottenere significativi benefici economico-finanziari all'interno del sistema di Gruppo. In tale ottica, oltre a quanto espresso precedentemente in relazione alle gare, si è proceduto:

- a stipulare il nuovo contratto triennale per il "Servizio nazionale di gestione e manutenzione dei sistemi operativi per la navigazione aerea", per un importo di 187 milioni. Per tale contratto, tenuto conto dell'inserimento nel perimetro di attività degli apparati e dei sistemi ATC di Cagliari, Garda ed Academy (Forlì e Roma) si è mantenuto costante il valore nel 2012 e si è proceduto successivamente ad una riduzione di circa 1 milione l'anno per

- gli esercizi 2013 e 2014, in accordo con gli obiettivi di riduzione dei costi e la costante e continua ricerca di efficienza all'interno del Gruppo;
- a redigere il primo "Piano di Committenza e Accordo di Servizio per il triennio 2012- 2014" che ha consentito di individuare dettagliatamente le attività da affidare a Techno Sky nel relativo triennio e definire regole oggettive per la valorizzazione delle prestazioni svolte per ENAV.

Tale Piano, aggiornato recentemente con il periodo 2013 - 2016, ha previsto un ulteriore aumento delle attività affidate *in house* focalizzandosi essenzialmente su quelle che, in coerenza con la missione aziendale di Techno Sky, saranno svolte direttamente dalla stessa società controllata; questo permetterà una migliore pianificazione delle attività da parte della società controllata.

Rispetto al 2011 si evidenzia, infine, una significativa riduzione rispetto degli atti di variazione: ciò è dovuto sia ad una sempre più attenta pianificazione e progettazione delle attività, sia ad una sempre più cautelativa interpretazione dei riferimenti normativi e giurisprudenziali afferenti la materia in oggetto.

A seguire vengono esposte le tabelle riassuntive dell'attività negoziale relativa all'esercizio 2012, in raffronto con il dato dell'anno 2011.

Per ragioni di confrontabilità dei dati nel 2012 non è stato incluso il contratto per il "Servizio di manutenzione e gestione degli impianti e dei sistemi operativi per la navigazione aerea".

<b>Sede Centrale</b>			
Anno 2011		Anno 2012	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
GARA - PA/PR	25,02%	GARA - PA/PR	29,18%
APPALTO IN HOUSE	16,37%	APPALTO IN HOUSE	16,36%
GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	1,84%	GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	2,28%
GARE ELETTRONICHE E MARKET PLACE	0,20%	GARE ELETTRONICHE E MARKET PLACE	0,29%
ACCORDO QUADRO	1,18%		
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	47,38%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	45,32%
ATTO DI VARIAZIONE	6,45%	ATTO DI VARIAZIONE	5,14%
CONVENZIONE	1,20%	CONVENZIONE	1,44%
RATIFICA	0,37%		
<b>Totale complessivo</b>	<b>100,00</b>	<b>Totale complessivo</b>	<b>100,00</b>
<b>Sedi Decentrate</b>			
Anno 2011		Anno 2012	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	20,98%	GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	22,84%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	54,38%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	58,07%
RATIFICA	11,42%	RATIFICA	12,38%
APPALTO IN HOUSE	13,22%	APPALTO IN HOUSE	6,71%
<b>Totale complessivo</b>	<b>100,00%</b>	<b>Totale complessivo</b>	<b>100,00%</b>

## 2. Le attività commerciali della società

L'offerta commerciale proposta da ENAV è stata recentemente revisionata e razionalizzata allo scopo di includere all'offerta di gruppo ENAV e Techno Sky anche l'offerta del consorzio SICTA. Essa è adesso raggruppata nelle seguenti cinque macro aree:

### Consulenza aeronautica

- Organizzazione Servizi Traffico Aereo
- Progettazione Aeroporti
- Progettazione Spazi aerei
- Informazioni Aeronautiche
- Meteorologia Aeronautica
- Sistemi di Gestione Qualità
- Sistemi di Gestione *Safety* e *Security*
- Consulenza Direzionale

### Formazione

- Controllori del Traffico Aereo
- Meteorologi
- Ispettori Radiomisure
- Tecnici Aeronautici ed Elettronici
- Amministrativa e Gestionale
- Progettazione Sistemi di Formazione

### Ingegneria

- Software ATM
- Sistemi di Comando e Controllo
- Sistemi Meteo
- Sistemi di Gestione Logistica
- Sistemi di Gestione Manutenzione

### Servizi tecnici

- Installazione ed integrazione sistemi CNS/ATM
- Manutenzione
- Gestione Logistica
- Controllo in volo Sistemi CNS
- Calibrazione strumenti
- Gestione Sistemi CNS/ATM mobili

### Research & Development

Nell'arco temporale compreso tra il secondo semestre 2012 ed il primo semestre 2013 la *Funzione Sviluppo Commerciale* ha svolto le seguenti attività:

- proposizione ad organizzazioni straniere (essenzialmente CAA ed ANSP) di progetti di consulenza aeronautica molto rilevanti sia per l'ampiezza dello scopo sia per i valori economici coinvolti. Quest'attività ha consentito lo sviluppo di un notevole expertise nella metodologia di elaborazione di progetti complessi in ambito ANS;
- partecipazione a gare internazionali;
- stipula di importanti contratti di consulenza aeronautica ed assistenza tecnica in ambito internazionale;
- stipula di contratti di formazione e servizi tecnici con importanti clienti internazionali;
- sviluppo di notevole expertise nella metodologia di elaborazione dei progetti complessi in termini di contenuti e processi;
- sottoscrizione di accordi di cooperazione commerciale con partner industriali;
- contribuzione alla crescita del fatturato aziendale;
- miglioramento dei processi di produzione/erogazione dei servizi attraverso la revisione della procedura di elaborazione offerte e gestione commesse;
- indirizzamento degli investimenti in attività che intersecano la catena del valore dei servizi commerciali (es. asset tecnologici, nuove competenze del personale, R&D).

Nell'arco temporale sopra menzionato, i risultati registrati a seguito delle attività di sviluppo commerciale condotte da ENAV sono particolarmente interessanti.

Nell'ambito dell'offerta commerciale proposta, la macro area che ha conseguito i risultati migliori in termini di contratti stipulati, di fatturato e di ritorno d'immagine a livello internazionale è stata quella della Consulenza Aeronautica.

A ottobre 2012 ENAV si è infatti aggiudicata la gara bandita dal Dipartimento dell'Aviazione Civile della Malesia (DCA) per il "servizio di consulenza per il miglioramento dei servizi di Comunicazione, Navigazione, Sorveglianza e della Gestione del Traffico Aereo per l'aeroporto di Kuala Lumpur e per lo spazio aereo circostante". La fornitura prevista, nell'ambito dei Servizi della Navigazione Aerea, è

da considerarsi nell'ambito una delle più importanti al mondo per valore economico e per complessità tecnica.

Seguono poi i contratti stipulati con gli aeroporti italiani per le attività di Safety Management System e gli studi per le analisi di compatibilità elettromagnetica e valutazione ostacoli.

Nell'ambito dei servizi tecnici (servizio controllo in volo sistemi CNS) si segnala il contratto stipulato con l'Aeronautica Militare Italiana. Nel periodo di riferimento di particolare rilevanza è stata la fornitura dei servizi tecnici alla Kenyan Civil Aviation Authority e Malta International Airport.

Per lo sviluppo dei programmi satellitari europei, ENAV ha partecipato al Progetto Medusa e alla fornitura dati per EGNOS V3.

Per quanto riguarda la "Formazione", il contratto più significativo è stato stipulato con la Libyan Civil Aviation Authority per la formazione di 140 Controllori del Traffico Aereo.

Altri contratti di minore entità sono stati stipulati con la CONSAVIA (Albania) per la fornitura dei corsi meteo e con vari istituti di formazione tecnica in ambito nazionale.

Nell'area "Ingegneria" è in corso la fornitura di sistemi per la raccolta e presentazione di dati meteorologici per l'Air Navigation Service Provider del Rwanda e di servizi di manutenzione per le Società di Gestione Aeroportuale. Da segnalare la gara aggiudicata con l'Aeronautica Militare per la manutenzione ed assistenza ai sistemi RRAA e il servizio di tele-allertamento per l'aeroporto di Comiso.

Da segnalare inoltre che, allo stato attuale, sono in corso di negoziazione offerte dirette o in sub fornitura presentate ai seguenti clienti: Aeronautica Militare Brasiliana (servizio AIS), il Ministero delle Infrastrutture del Ruanda (rete di stazioni meteorologiche), l'Aviazione Civile Libica per la riorganizzazione ed ottimizzazione del Dipartimento Tecnico e il servizio di Radiomisure, CAA Uganda, Belgocontrol, Flight Inspection Service Azerbaijan, TCN Kosovo per il servizio di radiomisure ed altri supporti tecnici di diversa natura per lo sviluppo di programmi satellitari europei.



## **2.1 ENAV Asia Pacific**

A seguito dell'aggiudicazione della gara in Malesia (ottobre 2012) e ad un conseguente primo posizionamento sul mercato del Sud Est Asiatico che si presenta oggi come uno dei più dinamici a livello globale, ENAV ha ritenuto di procedere alla costituzione di una specifica società di diritto malese, ENAV Asia Pacific Sdn. Bhd.

La società è stata appositamente creata per lo sviluppo, la produzione, la fornitura, la vendita nonché l'esportazione dei Sistemi e dei Servizi della Navigazione Aerea in Malesia e nell'area di mercato Asia Pacifico.

La società si rivolge non solo alle organizzazioni che forniscono Servizi alla Navigazione Aerea ma più in generale a tutte quelle che gestiscono operazioni cosiddette "*Safety critical*" o comunque considerate ad Alta Affidabilità.

La scelta è parte della strategia generale del gruppo ENAV che prevede, dopo le fasi di apertura e sviluppo dei mercati, una fase di consolidamento.

In questo caso specifico attraverso la creazione di una società di diritto malese con sede legale ed operativa presso Kuala Lumpur ENAV ha voluto perseguire l'intento della piena integrazione culturale necessaria allo sviluppo di ulteriori business nell'aerea e, sempre nel pieno rispetto delle procedure di trasparenza amministrativa, creare una struttura sufficientemente snella da poter rispondere in maniere adeguata all'elevato dinamismo tipico di mercati di quest'area geografica.

A soli tre anni dall'inizio il Gruppo ENAV ha avuto la capacità di triplicare il valore delle acquisizioni e diventare un fornitore di servizi e prodotti di alta qualità in oltre 16 Paesi nel mondo.

## **G) Il sistema dei controlli interni**

### **a) I CONTROLLI EX D.LGS. 231/2001**

#### **a.1. L'aggiornamento del Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del d.lgs. 231/2001**

In data 30 marzo 2012, L'Amministratore Unico ha approvato la quarta edizione del Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.lgs. 231/2001, il cui aggiornamento è stato proposto dall'Organismo di Vigilanza.

In relazione ai nuovi reati-presupposto, introdotti dal Legislatore e considerati "a rischio di commissione" da parte della Società, l'aggiornamento del Modello, contenuto nella quarta edizione ha comportato, tra l'altro, l'inserimento delle seguenti tre Parti Speciali che, elaborate ex novo, si sono aggiunte alle otto preesistenti:

- Parte Speciale -5-, relativa ai "Reati contro l'industria e il commercio" di cui all'art. 25 bis1 del D.Lgs. n. 231 del 2001, introdotto dalla Legge 23 luglio 2009, n. 99;
- Parte Speciale -8-, disciplinante i "Reati in materia di violazione del diritto d'autore" previsti dall'art. 25 novies del D.Lgs. n. 231 del 2001, introdotto con la Legge 23 luglio 2009, n. 99;
- Parte Speciale -9-, inerente i "Reati contro l'amministrazione della giustizia" ex art. 25 decies del D.Lgs. n. 231/2001, introdotto dalla Legge 3 agosto 2009, n. 116, così come modificato, da ultimo, dal D.Lgs. n. 121 del 2011.

#### **a.2. Le attività di verifica e monitoraggio ex d.lgs. 231/01**

L'Organismo di Vigilanza, in attuazione del Modello Organizzativo della società, ha svolto, con il supporto della Funzione Audit, le attività di verifica ai sensi del D.Lgs. 231 così come previsto nel piano degli interventi annuali definiti dall'Organismo stesso.

Inoltre, l'ambito gli interventi di audit previsti nel piano dell'anno 2012 è stato integrato, ove applicabile, con riscontri specifici ai sensi del D.Lgs. 231/01.

L'attività di monitoraggio dei processi sensibili è stata effettuata tramite l'analisi della reportistica (flussi informativi), trasmessa all'Organismo di Vigilanza dalle strutture aziendali competenti.

Le analisi finalizzate a riscontrare il sistema di controlli ed il grado di attuazione dei principi previsti dal modello 231 sono state svolte, in particolare, sui seguenti "processi sensibili":

- attività contrattuale della Società in qualità di stazione appaltante, con riferimento specifico ai seguenti aspetti:
  - attività di approvvigionamento con fornitori;
  - nomina e funzionamento delle commissioni di gara e di valutazione;
  - gestione dei contratti di subappalto;
- gestione delle vertenze giudiziali e stragiudiziali;
- gestione delle vertenze giudiziali e stragiudiziali relative al contenzioso del lavoro;
- partecipazione a gare attive e/o vendita di servizi;
- gestione dei contributi e finanziamenti erogati da enti pubblici nazionali ed esteri;
- identificazione e corretta applicazione di prescrizioni, leggi e regolamenti applicabili in tema di sicurezza sul lavoro;
- gestione e utilizzo dei sistemi informatici e delle informazioni aziendali (in particolare, prevenzione delle violazioni del *copyright* sul software);
- gestione di materiali che, una volta utilizzati, possono essere qualificati rifiuti.

Nel complesso, le analisi effettuate hanno consentito di verificare l'effettiva applicazione del Modello nonché l'ottemperanza ai fondamentali principi di controllo in esso contenuti. Sono state individuate alcune aree suscettibili di miglioramento e la conseguente necessità di aggiornare le relative Parti Speciali del Modello. L'Azienda ha prontamente recepito i suggerimenti dell'Organismo di Vigilanza attivandosi per porre in essere le necessarie azioni, volte al miglioramento dei relativi processi sensibili.

Inoltre è stata elaborata, con il supporto della Funzione Audit, una proposta di formazione in modalità "mista" (*e-learning* ed in aula) sul sistema di controllo interno,

contenente alcuni aspetti riguardanti il D.Lgs. 231/2001 e la sua applicazione in azienda, da erogare nel corso del 2013 anche con la partecipazione di professionisti esperti in materia.

## **b) L'internal auditing**

Nel corso del 2012, sono state eseguite, da parte della Funzione Audit, attività di *internal auditing* in attuazione del piano di *audit* approvato dall'Amministratore Unico in data 28 giugno 2012, comprendente anche verifiche richieste dal Collegio Sindacale, dall'Amministratore Unico e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Per la stesura di tale piano è stata adottata una metodologia di "*risk scoring*" finalizzata all'individuazione delle priorità degli interventi di audit, in relazione alla valutazione di rischio connessa ai singoli processi assoggettabili a verifica.

Gli interventi di *audit*, che includono ove applicabile gli aspetti di *compliance* rispetto al d.lgs. 231/2001, sono riconducibili ai seguenti ambiti:

- attività contrattuale della Società in qualità di stazione appaltante;
- attività svolta dalla Società in ambito assicurativo;
- gestione presenze del personale (in particolare, verifiche a campione senza preavviso delle presenze del personale negli impianti operativi);
- gestione spese di rappresentanza;
- gestione piccola cassa;
- adempimenti in materia di sicurezza sul lavoro;
- adempimenti in materia di gestione e smaltimento dei rifiuti speciali;
- processo di approvvigionamento di Techno Sky;
- affidamento "*in house*" a Techno Sky dei servizi manutentivi non operativi;
- sistema di contabilità analitica;
- pianificazione finanziaria;
- esercizio delle deleghe;
- commissioni di gara e di valutazione;

- partecipazione a gare attive e/o vendita di servizi aziendali;
- acquisizione di contributi e finanziamenti erogati da enti pubblici esteri;
- gestione dei contratti di subappalto;
- prevenzione dei reato di violazione del *copyright* del *software*.

Gli interventi di seguito riportati, inizialmente inseriti nella programmazione annuale, sono stati sostituiti, su richiesta dell'Amministratore Unico, con alcuni approfondimenti su interventi di *audit* e verifiche exl D.Lgs. 231/2001 effettuati nell'anno 2011 nonché con una verifica aggiuntiva in ambito contrattuale:

- Follow-up relativo all'audit sulla procedura interfunzionale degli approvvigionamenti di Techno Sky;
  - Follow-up relativo all'audit sulla gestione dei finanziamenti PON/POR;
  - Verifica ai fini del D.Lgs. 231/2001 sull'affidamento degli incarichi di consulenza.

Gli approfondimenti e le verifiche sopra citati hanno riguardato i seguenti ambiti:

- Approvvigionamenti;
- gestione dei finanziamenti indiretti, nazionali e comunitari finalizzati;
- tracciabilità dei flussi finanziari;
- adempimenti in materia di sicurezza sul lavoro;
- prevenzione del reato di violazione del *copyright* del *software*;
- gestione delle ispezioni e degli accertamenti da parte di pubblici funzionari.

### **c) il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari**

La legge n. 262/2005 riconosce al dirigente preposto specifici obblighi e profili di responsabilità in materia di predisposizione dei documenti contabili e societari. In particolare, in conformità con quanto espresso in materia dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, il dirigente preposto predispone adeguate procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio e consolidato; attesta, con apposite relazioni, allegate al bilancio d'esercizio e consolidato, l'adeguatezza e l'effettiva applicazione delle procedure nonché la corrispondenza alle risultanze dei libri e delle

scritture contabili e la loro idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta alla situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento..

Nel corso del 2012, sono state revisionate dal Dirigente Preposto tre procedure amministrativo-contabili quali: i) la procedura chiusure contabili per la redazione del bilancio di esercizio; ii) la procedura gestione cespiti; iii) la procedura bilancio consolidato, per tener conto delle modifiche organizzative che hanno interessato la Società e dei nuovi processi che si sono delineati a seguito di tali modifiche. Inoltre il Dirigente Preposto ha fornito il proprio contributo in tema di controlli da porre in essere su altre procedure emesse che presentano impatti sul bilancio.

Al fine del controllo sul rispetto delle procedure e sull'attuale sistema dei controlli interni della società, anche per il 2012 è stata effettuata l'attività finalizzata alla valutazione di tale sistema, tenendo conto non solo dei processi strettamente contabili, ma anche dei cosiddetti processi trasversali, posti a monte della redazione del bilancio che hanno comunque un impatto sulla situazione economica e patrimoniale della società.

Sulla base della matrice rischi/controlli sono stati predisposti specifici programmi di verifica e test di conformità sulle seguenti procedure: tesoreria e gestione della cassa centrale e delle casse periferiche, ricavi, costo del personale, approvvigionamenti (acquisto beni e servizi), approvvigionamenti (gestione investimenti), chiusure contabili per la redazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato. E' stata inoltre effettuata una valutazione su ulteriori aspetti di garanzia dell'efficacia di un sistema dei controlli quali: la separazione dei compiti, la documentabilità delle transazioni e delle registrazioni, la conformità alle leggi ed ai regolamenti che disciplinano la redazione del bilancio.

Per le verifiche relative all'attività di predisposizione del fascicolo di bilancio civilistico e consolidato sono state predisposte delle *check list* di controllo sulla completezza delle informazioni richieste dalla normativa in materia.

In esito alle suddette attività, sono stati regolarmente attestati, in data 28 marzo 2013, sia il bilancio di esercizio che il bilancio consolidato evidenziando che non sono emersi aspetti di rilievo e che il bilancio di esercizio ed il bilancio consolidato corrispondono alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e sono redatti in conformità alle disposizioni di legge.

## **H) Il contenzioso e la consulenza legale**

Le attività di contenzioso e di consulenza legale della Società sono assicurate, direttamente ovvero per il tramite di strutture dipendenti, dalla Funzione Affari Legali, posta al diretto riporto dell'Amministratore Unico.

Per effetto di recente disposizione organizzativa, la Funzione Affari Legali è attualmente strutturata nei settori: Consulenza Legale e Contenzioso, Legale Internazionale ed Istituzioni Pubbliche.

La Funzione Affari Legali ed il relativo settore provvedono ad assicurare il supporto di competenza con 5 risorse interne (1 dirigente e quattro altri avvocati), abilitate all'esercizio della professione forense ed iscritte all'elenco speciale di ENAV S.p.A. presso l'albo tenuto dal Consiglio dell'Ordine degli avvocati di Roma.

Il contenzioso di competenza della Funzione Affari Legali viene gestito secondo una modalità di esclusivo patrocinio diretto ovvero - laddove il carico di lavoro di consulenza della Funzione, la specialità della materia, la dislocazione territoriale del contenzioso e la necessità di domiciliazione *in loco* lo rendano opportuno - di patrocinio congiunto con professionisti esterni.

Le proposte di conferimento di incarichi ai professionisti esterni tengono conto dei carichi di lavoro interni, della natura del contenzioso di volta in volta in rilievo e della locazione geografica dello stesso, oltre che essere sviluppate secondo criteri di rotazione.

In ossequio alle previsioni normative di cui all'art. 9 del D.L. 1/2012 convertito in legge n. 27/2012, recante disposizioni in materia di liberalizzazione delle professioni ed abrogazione delle tariffe professionali precedentemente vigenti, nonché al fine di perseguire un ottimale efficientamento nell'impiego delle risorse economiche aziendali, l'affidamento di incarichi a legali esterni è preceduto dalla richiesta, e dalla correlativa valutazione di congruità, di preventivo recante le indicazioni di massima in merito agli esborsi complessivi a cedere a carico della società in relazione alla natura e complessità della fattispecie. Inoltre, allo scopo di assicurare la più piena e compiuta verifica sulla gestione del contenzioso pendente con patrocinio esterno, gli incarichi ai legali esterni sono affidati con contestuale accettazione di condizioni generali di contratto a disciplina del rapporto tra la Società ed il patrocinante, anche per quanto concerne gli impegni di tempestiva comunicazione delle informazioni processuali e dei dati utili per le finalità di cui alla formazione del fondo rischi.

In fase di predisposizione della proposta di bilancio di esercizio, infatti, la Funzione Affari Legali fornisce il proprio supporto alle competenti strutture dell'area

amministrativa, al fine di pervenire alla determinazione della capienza del Fondo Rischi di bilancio per accantonamenti relativi ai contenziosi di competenza.

Infine, alle dipendenze della Funzione Affari Legali opera il settore Istituzioni Pubbliche, con il compito di curare i rapporti con le Istituzioni pubbliche centrali (Parlamento, Governo, Ministeri) e locali (Regioni, Province, Comuni), assicurando il riscontro in relazione alle interrogazioni, agli atti conoscitivi e agli atti di sindacato ispettivo, monitorando i disegni di legge di interesse per la Società e predisponendo specifici report sull'evoluzione delle normative di settore.



## I) L'attività delle controllate

### 1. Techno Sky S.r.l.; sintesi dei principali dati economico-patrimoniali e rendiconto finanziario.

Techno Sky è la società *in house* di ENAV S.p.A. che dal 1° gennaio 2007 svolge per la sua controllante le attività di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo.

La missione di Techno Sky è quella di concorrere alla realizzazione della missione istituzionale di ENAV di garantire la sicurezza, la puntualità e l'economicità del traffico aereo attraverso il mantenimento e lo sviluppo della funzionalità delle infrastrutture tecniche al minimo costo di esercizio.

Le azioni poste in essere nel corso dell'esercizio in termini di contenimento dei costi e di ottimizzazione delle risorse, hanno, infatti, consentito di aumentare il livello di efficienza economica (miglioramento "EBIT") rispetto al consuntivo dello scorso anno, senza rinunciare ad importanti investimenti tecnologici e di *know-how*.

La chiusura per l'anno 2012 presenta un risultato industriale pari a 3.180 migliaia di euro ed un risultato ante imposte pari a 2.080 migliaia di euro, che portano ad un risultato netto di 351 migliaia di euro. Il Risultato industriale, in crescita rispetto allo scorso anno, rappresenta un risultato positivo soprattutto se rapportato alla situazione di enorme difficoltà che il mercato di riferimento sta attraversando.

Rispetto ai dati consuntivati nel 2011 si è assistito ad un leggero aumento del valore della produzione (+1,2%), con una rilevante riduzione dei costi di produzione (-14,8%), ed un conseguente miglioramento del risultato della gestione caratteristica (+9,1%).

Rispetto all'anno precedente, si è assistito ad un deciso incremento degli oneri finanziari, derivante dall'aumento degli interessi passivi a fronte del maggior utilizzo degli affidamenti bancari e della forte crescita degli "spread" applicati sugli stessi.

Il risultato di fine esercizio dimostra che, pur a fronte della forte situazione di difficoltà economica delle aziende sul mercato nazionale ed europeo, la società, impegnando considerevoli risorse nella ricerca di efficienza e nel riallineamento organizzativo della sua struttura, riesce a conseguire un risultato netto positivo.

<b>Situazione economica</b>				
<i>(migliaia di euro)</i>				
	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<i>Variazioni vs 2011</i>	
			<i>Ass</i>	<i>%</i>
Valore della produzione	91.845	90.734	1.111	1,2%
Costi della produzione	25.601	30.034	- 4.433	-14,8%
<b>Risultato gestione caratteristica</b>	<b>66.244</b>	<b>60.700</b>	5.544	9,1%
Costi del personale	61.026	55.858	5.168	9,3%
Ammortamenti e svalutazioni	2.037	1.978	59	3,0%
<b>Risultato Industriale (EBIT)</b>	<b>3.180</b>	<b>2.863</b>	317	11,1%
Proventi/Oneri finanziari	- 561	- 104	- 457	
Proventi/Oneri straordinari	- 539	- 70	- 469	
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>2.080</b>	<b>2.689</b>	- 609	-22,6%
Imposte sul reddito	1.729	2.640	- 911	
<b>Risultato Netto</b>	<b>351</b>	<b>49</b>	302	

Il valore degli immobilizzi, pari a 20.773 migliaia di euro, è composto prevalentemente dalle Immobilizzazioni Finanziarie per 17.588 migliaia di euro.

Il decremento, rispetto all'esercizio precedente, è relativo essenzialmente alla diminuzione del credito finanziario, per la restituzione della parte di TFR relativo al personale cessato nell'anno ed alla diminuzione delle immobilizzazioni materiali.

Il valore dell'attivo circolante pari 59.753 migliaia di euro si riferisce per 52.665 migliaia di euro ai crediti, di cui 8.219 migliaia di euro relativi a crediti tributari.

Le passività sono composte per 19.851 migliaia di euro dal Trattamento di Fine Rapporto, per 3.001 migliaia di euro dai Fondi rischi e oneri e per 52.194 migliaia di euro da debiti verso fornitori e istituti di previdenza e sicurezza sociale, da debiti tributari, debiti verso il personale e debiti di natura finanziaria.

<b>Situazione patrimoniale</b>				
<i>(migliaia di euro)</i>				
	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<i>Variazioni vs 2011</i>	
			<i>Ass</i>	<i>%</i>
Immobilizzi tecnici e finanziari	20.773	21.213	-	440
				2,1%
Attivo circolante e liquidità	59.753	57.260	2.493	4,4%
<b>Totale Attività</b>	<b>80.525</b>	<b>78.473</b>	2.052	2,6%
Passivo circolante	52.194	52.697	-	504
Fondo Rischi e Oneri	3.001	176	2.825	
Fondo TFR	19.851	20.472	-	621
<b>Totale Passività</b>	<b>75.045</b>	<b>73.345</b>	1.700	2,3%
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>5.480</b>	<b>5.128</b>	352	6,9%

Sul piano finanziario si rileva una situazione debitoria netta di 7.609 migliaia di euro.

Di seguito si riporta il rendiconto finanziario della società con l'indebitamento al 31.12.2012, determinato attraverso le variazioni intervenute nell'esercizio.

	Anno 2012	Anno 2011
<b>Disponibilità ( indebitamento ) a breve all'1.1</b>	<b>-20.763</b>	<b>-3.630</b>
<b><u>Flusso della gestione operativa</u></b>		
Utile netto	351	50
Ammortamenti	1.919	1.839
Accantonamenti	2.831	32
Accantonamenti TFR	3.025	2.598
<b>Totale</b>	<b>8.126</b>	<b>4.519</b>
<b><u>Flusso della gestione investimento</u></b>		
Incremento delle immobilizzazioni immateriali	-713	-1.388
Incremento delle immobilizzazioni materiali	-1.301	-656
Incremento delle immobilizzazioni finanziarie	536	1.154
Incremento att. Fin che non cost. Immobilizz	0	0
<b>Totale</b>	<b>-1.478</b>	<b>-890</b>
<b><u>Flusso della gestione finanziaria</u></b>		
(incremento)/decremento dei crediti	-1.694	-12.108
(incremento)/decremento delle rimanenze	386	-1.662
incremento/(decremento) dei debiti	12.253	-3.066
incremento/(decremento) altre voci del circolante	-788	3
Utilizzo Fondi	-5	-411
Utilizzo TFR	-3.646	-3.518
<b>Totale</b>	<b>6.506</b>	<b>-20.762</b>
<b>Aumento di capitale sociale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Disponibilità ( indebitamento) al 31.12</b>	<b>-7.609</b>	<b>-20.763</b>

L'indebitamento alla fine del periodo (-7.609 migliaia di euro nel 2012 rispetto a -20.763 migliaia di euro nel 2011) risulta decrementato in quanto le anticipazioni erogate da parte della Controllante nel corso del 2012 sono superiori a quanto erogato nell'anno precedente, ma pur sempre proporzionate al fatturato annuo nei confronti della stessa e il maggior ricorso da parte di alcuni fornitori della società all'istituto della cessione del credito ha comportato una riduzione dell'esposizione finanziaria nei confronti delle banche. A tale riduzione ha contribuito la politica di efficientamento e riduzione dei costi perseguita dalla società.

I ricavi del periodo, coerentemente con la natura *in house* della società, si riferiscono per la quasi totalità a prestazioni erogate in favore di ENAV e per una minima parte (poco più del 4%) a prestazioni erogate verso clienti terzi.

Il risultato della gestione caratteristica ha potuto beneficiare della riduzione dei costi esterni, dovuta in gran parte alla netta riduzione dei costi di progetto, e al contenimento netto dei costi legati ai centri di costo e agli ordini interni, in funzione soprattutto di un'attenzione particolare nel contenimento delle spese.

Il costo del lavoro, in crescita rispetto allo scorso anno per via degli incrementi previsti nel rinnovo della parte integrativa del CCNL, registra una riduzione rispetto al budget di inizio anno, grazie al continuo monitoraggio del ricorso alle prestazioni di lavoro straordinario.

In considerazione della specifica natura del mercato di riferimento, Techno Sky investe significative risorse nella ricerca e sviluppo. In particolare, nel corso dell'esercizio 2012 sono stati sostenuti costi per un ammontare di 6.870 migliaia di euro.

Per ciò che attiene agli indicatori di servizio relativi al contratto di manutenzione globale degli impianti operativi ENAV si è ancor più evidenziato, nel 2012, il mantenimento/miglioramento delle performance tecniche sia relative alla gestione e manutenzione hardware delle infrastrutture tecnologiche ATC e degli impianti, sia alla manutenzione del software, nelle sue varie tipologie (correttiva, adattiva, evolutiva).

L'organico al 31 dicembre 2012 è pari a 827 risorse, con un incremento di 10 unità rispetto all'organico in forza al 31 dicembre 2011. Il lieve incremento di organico rispetto all'anno precedente, è dovuto al fatto che, a fronte di 40 assunzioni, effettuate in massima parte per esigenze della Funzione "Operazioni Esercizio Tecnico", sono avvenute 30 cessazioni dal servizio, delle quali 21 a seguito di esodi incentivati.

Sotto l'aspetto formativo, è proseguita nel 2012 l'attività di addestramento tecnico e di formazione aziendale e manageriale, che ha interessato tutti i dirigenti di Techno Sky e un rilevante numero di impiegati amministrativi e tecnici. La formazione è avvenuta con modalità e-learning per quanto attiene le materie obbligatorie di legge (Sicurezza sul Lavoro, Privacy, D.Lgs 231/2001), e con attività didattica in aula per la formazione aziendale (circa 300 tecnici) e manageriale. Quest'ultima tipologia di formazione è stata finanziata per una rilevante parte dai Fondi paritetici formativi (Fondimpresa, Fondirigenti), per un totale di 3.000 ore di formazione.

Al fine di rispondere alle esigenze di maggior coordinamento delle attività di Gruppo, Techno Sky ha aggiornato e potenziato il Modello di Controllo di Gestione, in linea con le politiche di sviluppo ed efficienza fissate dal Piano Industriale.

E' stato quindi sviluppato un nuovo modello di controllo con l'obiettivo di definire una struttura informativa, revisionare il sistema delle elaborazioni e della formazione

degli input informativi necessari per ottenere i dati consuntivi con il dettaglio e la tempistica necessaria per la verifica degli andamenti del budget ed infine istituire un sistema di reportistica periodica dei risultati in un "*Tableau de Bord*" direzionale, con relative analisi degli scostamenti e delle cause degli stessi.

## **2. Il Consorzio SICTA**

Il SICTA (Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo) è un Consorzio con attività esterna avente finalità di ricerca e sviluppo, sperimentazione, simulazione e validazione di avanzati concetti e soluzioni tecnologiche d'avanguardia nel campo del controllo del traffico aereo e dei servizi della navigazione aerea, in ambito nazionale ed internazionale.

La missione del Consorzio è quella di contribuire con le proprie attività al raggiungimento degli obiettivi di innovazione che le Consorziare intendono perseguire, fornendo a queste ultime servizi di ingegneria, ad alto valore aggiunto, caratterizzati da elevati livelli di innovazione.

Le attività, sviluppate da personale altamente specializzato, possono essere sintetizzate nei seguenti punti:

- partecipazione a programmi nazionali ed internazionali di ricerca e sviluppo, sia in modo autonomo che in associazione con una Consorziata;
- supporto ingegneristico alle Consorziare, o a enti terzi, su attività di studio che richiedono l'impiego di sofisticati strumenti di analisi, specie nel dominio dell'*Air Traffic Management (Safety, Efficiency, Capacity, etc.)*.
- partecipazione ad associazioni o gruppi di lavoro internazionali di carattere scientifico.

### ***I principali eventi che hanno interessato SICTA***

Il 31 Luglio 2012 si è avuta una variazione della compagine consortile. La società del gruppo Finmeccanica Selex ES S.p.A. (prima Selex SI) ha formalizzato il suo recesso dal consorzio, con la conseguente liquidazione del 40% del fondo consortile. Contestualmente è subentrata la società Techno Sky S.r.l.

Il fondo consortile pari ad € 1.032.913,76 risulta ad oggi sottoscritto nelle seguenti proporzioni per:

- il 60% da ENAV S.p.A. (€ 619.748);
- il 40% da Techno Sky Srl (€ 413.166);

Al 9 di Maggio 2013 nel SICTA, oltre al Direttore, operano 45 unità di cui:

- 1 dirigente dipendente del Consorzio;
- 39 impiegati diretti dipendenti del Consorzio con contratti definitivi;
- 5 impiegati con contratto a tempo determinato.

Di esse: 41 sono laureate e 4 sono diplomate.

Nella seduta del 15 ottobre 2012, l'assemblea delle Consorziato ha ratificato la nomina dei componenti del Comitato Direttivo del SICTA, ivi incluso il Presidente, ed in data 31 Gennaio 2013 il Comitato Direttivo ha nominato il nuovo Direttore Generale del Consorzio.

### **Dati di rilievo dell'esercizio**

Il bilancio 2012, sottoposto a revisione contabile volontaria da parte degli auditors, si è chiuso con un avanzo di gestione, ante imposte, di € 73.979. Le imposte dell'esercizio sono state pari a € 72.745. L'assemblea delle Consorziato ha destinato i rimanenti € 1.234 al fondo di riserva.

Il valore della produzione è stato pari a 4.564.326 euro, con un decremento di valore del 31% rispetto all'anno precedente. Il decremento pari a 2.070.934 euro, è stato determinato:

- per il 55% da riduzione di attività per ENAV, compreso SESAR;
- per il 45 % da riduzione di attività per Selex SI;

I costi della produzione, pari a € 4.391.105, hanno subito un decremento del 30% rispetto all'anno precedente, in linea con il decremento dei ricavi della produzione, dovuto particolarmente alla riduzione del costo dei servizi ed alla riduzione del costo del personale. Quest'ultimo costo ha subito un decremento per effetto della riduzione di organico.

A seguito della acquisizione da parte di Technosky della quota societaria detenuta da Selex ES sono state sospese e poi chiuse tutte le attività di supporto on-site da parte del personale SICTA alla citata società. Sei risorse, in organico SICTA, hanno lasciato volontariamente la dipendenza dal consorzio per essere assorbite nell'organico Selex ES.

Per quanto riguarda i debiti, si rileva una riduzione di tutte le singole voci di debito (verso fornitori, previdenziali, tributari, ecc) eccezion fatta per la voce debiti

verso banca che è nel corso dell'anno ulteriormente cresciuta. Il debito per l'esposizione finanziaria verso la BNL è relativo agli impegni finanziari determinati principalmente dal programma SESAR, che prevede lunghi tempi di pagamento, e dai ritardati pagamenti, durante il 2012, delle fatture da parte delle due Consorziato.

I crediti nella loro globalità hanno registrato un lieve aumento, ma le singole voci di credito hanno avuto una riduzione rispetto all'anno precedente in linea con la riduzione dei ricavi.

Questa differenza è dovuta in particolare ai crediti verso SESAR ed ai crediti verso Selex che contengono nel loro totale un residuo dell'anno precedente.

Il sostanziale pareggio di bilancio, previsto dallo Statuto, è stato ottenuto con un'attenta pianificazione del costo orario utilizzato nella rendicontazione delle ore verso le Consorziato; a chiusura del bilancio d'esercizio, tale costo è risultato pari a quello di budget.

Per il 2012 tutte le fonti di cofinanziamento comunitario per la ricerca in campo CNS/ATM sono state assorbite dalla SESAR Joint Undertaking per l'attuazione del programma SESAR. In ragione di ciò nel 2012 si è avuto un significativo incremento degli affidamenti verso il Consorzio nell'ambito del programma SESAR da parte di ENAV. Durante l'anno, sono state condotte con successo numerose attività di validazione *Human In the Loop*, a cui il personale SICTA ha concorso fornendo un consistente apporto gestionale e tecnico.

In particolare è stata operata nei laboratori del SICTA un'importante sessione di validazione su piattaforma industriale (*Industry Based Platform*) di concetti e funzionalità di ambiente aeroportuale che ha dato lustro alla "*ENAV 2012 Airport Validation Campaign*" che è stata accompagnata da un significativo evento denominato "Open Day 20 Giugno 2012" a cui hanno partecipato numerosi rappresentanti delle istituzioni europee e nazionali.

Nel novembre 2012 i ricercatori SICTA hanno contribuito al *setting-up* della piattaforma Airport IBP di Milano Malpensa, per poi gestire tutte le fasi di verifica e validazione in ambiente "live" delle sperimentazioni di: *Safety nets*, D-TAXI (Istruzioni digitali di rullaggio), DMAN (Manager delle partenze) e SMAN (Manager delle operazioni sulla superficie aeroportuale) + D-TAXI, ADS - B demo, Airport iCWP (*Integrated Controller Work Position*).

Nell'ultimo trimestre 2012 è stato approntato, per poi essere deliberato definitivamente da parte dell'A.U. ENAV e del Presidente SICTA nel primo bimestre 2013, il "Piano di committenza e accordo di servizio per il triennio 2013-2015" che



costituisce il documento di riferimento per la pianificazione delle attività SICTA per il prossimo triennio.

**III – LA GESTIONE FINANZIARIA 2012**

Il bilancio di esercizio e consolidato di ENAV è stato oggetto di revisione legale dei conti da parte della Società di revisione che ha rilasciato, ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 39/2010, la relazione sul bilancio d'esercizio e la relazione sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2012, in data 10 aprile 2013.

## A) PRINCIPALI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI 2012

<b>STATO PATRIMONIALE - ATTIVO</b>		
	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>	0	0
<b>Totale A)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
<b>I Immobilizzazioni immateriali</b>		
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	13.546.649	8.629.868
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	79.634.525	83.537.432
7) Altre	3.816.902	4.467.548
<b>Totale I)</b>	<b>96.998.076</b>	<b>96.634.848</b>
<b>II Immobilizzazioni materiali</b>		
1) Terreni e fabbricati	231.890.394	214.835.654
2) Impianti e macchinari	424.539.274	444.207.413
3) Attrezzature industriali e commerciali	115.564.100	131.946.591
4) Altri beni	56.373.684	57.224.978
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	397.458.832	398.000.279
<b>Totale II)</b>	<b>1.225.826.284</b>	<b>1.246.214.915</b>
<b>III Immobilizzazioni finanziarie</b>		
1) Partecipazioni in:		
a) Imprese controllate	114.531.981	114.531.981
d) Altre imprese	166.666	284.848
<b>Totale III)</b>	<b>114.698.647</b>	<b>114.816.829</b>
<b>Totale B) Immobilizzazioni</b>	<b>1.437.523.007</b>	<b>1.457.666.592</b>
<b>C) Attivo circolante</b>		
<b>I Rimanenze</b>		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	68.469.225	69.329.169
<b>Totale I)</b>	<b>68.469.225</b>	<b>69.329.169</b>
<b>II Crediti</b>		
1) <b>Verso clienti</b>		
esigibili entro i 12 mesi	337.569.707	635.715.683
2) <b>Verso imprese controllate</b>		
esigibili entro i 12 mesi	11.268.209	441.248
4 bis) <b>Crediti tributari</b>		
esigibili entro i 12 mesi	54.918.773	28.694.713
esigibili oltre i 12 mesi	23.164.181	0
4 ter) <b>Imposte anticipate</b>		
esigibili entro i 12 mesi	16.384.693	12.993.882
5) <b>Verso altri</b>		
esigibili entro i 12 mesi	15.066.377	22.001.364
6) <b>Per Balance Eurocontrol</b>		
esigibili entro i 12 mesi	43.650.645	41.255.367
esigibili oltre i 12 mesi	74.036.844	80.989.718
<b>Totale II)</b>	<b>576.059.429</b>	<b>822.091.975</b>
<b>III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>		
7) Attività destinate alla vendita	1.607.478	0
<b>Totale III)</b>	<b>1.607.478</b>	<b>0</b>
<b>IV Disponibilità liquide</b>		
1) Depositi bancari e postali	52.745.846	14.581.688
3) Denaro e valori in cassa	18.035	19.407
<b>Totale IV)</b>	<b>52.763.881</b>	<b>14.601.095</b>
<b>Totale C) Attivo circolante</b>	<b>698.900.013</b>	<b>906.022.239</b>
<b>D) Ratei e risconti</b>	1.002.013	516.816
<b>Totale D) Ratei e risconti</b>	<b>1.002.013</b>	<b>516.816</b>
<b>Totale Attivo</b>	<b>2.137.425.033</b>	<b>2.364.205.647</b>

**STATO PATRIMONIALE - PASSIVO**

	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>
<b>A) Patrimonio Netto</b>		
<b>I</b> Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
<b>IV</b> Riserva legale	9.099.497	8.477.662
<b>VII</b> Altre riserve:		
- Riserva ex lege 292/93	9.188.855	9.188.855
- Riserva straordinaria	960.972	960.972
- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748
<b>Totale VII</b>	<b>61.965.575</b>	<b>61.965.575</b>
<b>VIII</b> Utili (perdite) portati a nuovo	49.896.981	46.082.126
<b>IX</b> Utile (perdita) dell'esercizio	46.190.659	12.436.690
<b>Totale A) Patrimonio Netto</b>	<b>1.288.897.097</b>	<b>1.250.706.438</b>
<b>B) Fondi per rischi ed oneri</b>		
<b>2)</b> Fondo imposte anche differite	787.604	403.057
<b>3)</b> Altri	61.136.318	61.831.337
<b>Totale B) Fondi per rischi ed oneri</b>	<b>61.923.922</b>	<b>62.234.394</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>40.016.669</b>	<b>40.108.376</b>
<b>D) Debiti</b>		
<b>4) Debiti verso banche</b>		
esigibili entro i 12 mesi	121.689.948	250.911.818
esigibili oltre i 12 mesi	130.000.000	231.689.948
<b>5) Debiti verso altri finanziatori</b>		
esigibili entro i 12 mesi	2.569.132	21.927.618
<b>6) Acconti</b>		
esigibili entro i 12 mesi	71.336.825	61.612.117
<b>7) Debiti verso fornitori</b>		
esigibili entro i 12 mesi	153.022.735	178.560.619
esigibili oltre i 12 mesi	0	9.936.314
<b>9) Debiti verso imprese controllate</b>		
esigibili entro i 12 mesi	44.549.731	40.907.479
<b>12) Debiti tributari</b>		
esigibili entro i 12 mesi	9.534.294	8.238.020
<b>13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>		
esigibili entro i 12 mesi	18.456.421	19.123.127
<b>14) Altri debiti</b>		
esigibili entro i 12 mesi	47.427.739	43.653.139
<b>15) Debiti per Balance Eurocontrol</b>		
esigibili entro i 12 mesi	0	0
<b>Totale D) Debiti</b>	<b>598.586.825</b>	<b>866.560.199</b>
<b>E) Ratei e risconti</b>	148.000.520	144.596.240
<b>Totale E) Ratei e risconti</b>	<b>148.000.520</b>	<b>144.596.240</b>
<b>Totale Passivo</b>	<b>2.137.425.033</b>	<b>2.364.205.647</b>
<b>Conti d'ordine</b>		
Garanzie prestate a terzi	21.926.093	89.783.283
Garanzie prestate a Società controllate	27.200.000	27.200.000
Garanzie ricevute da terzi	129.862.839	122.556.584
Conti di memoria	1	1

<b>CONTO ECONOMICO</b>		<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>
<b>A) Valore della produzione</b>			
<b>1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>			
a)	Ricavi delle prestazioni	794.849.706	730.274.564
b)	Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	36.844.499	60.109.233
c)	Variazioni per balance	(146.728)	(3.895.347)
d)	Utilizzo balance anno n-2	(41.255.367)	(15.163.749)
	Totale 1)	790.292.110	771.324.701
<b>4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni</b>		5.961.170	4.077.766
<b>5) Altri ricavi e proventi</b>			
a)	Altri ricavi	27.202.827	30.735.586
b)	Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000
	Totale 5)	57.202.827	60.735.586
<b>Totale A) Valore della produzione</b>		<b>853.456.107</b>	<b>836.138.053</b>
<b>B) Costo della produzione</b>			
<b>6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci</b>		(4.227.531)	(4.884.942)
<b>7) Per servizi</b>		(195.760.948)	(194.414.252)
<b>8) Per godimento di beni di terzi</b>		(5.005.514)	(4.777.180)
<b>9) Per il personale:</b>			
a)	Salari e stipendi	(272.266.010)	(273.701.884)
b)	Oneri Sociali	(88.457.263)	(91.287.822)
c)	Trattamento di fine rapporto	(17.536.485)	(16.883.515)
e)	Altri costi	(15.863.857)	(9.217.217)
	Totale 9)	(394.123.615)	(391.090.438)
<b>10) Ammortamenti e svalutazioni</b>			
a)	Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(15.078.525)	(14.259.535)
b)	Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(143.995.541)	(149.997.273)
c)	Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(3.435.061)	0
d)	Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(16.722.852)	(3.215.397)
	Totale 10)	(179.231.979)	(167.472.205)
<b>11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci</b>		(1.102.889)	(1.813.055)
<b>12) Accantonamento per rischi</b>		(3.820.217)	(7.600.000)
<b>14) Oneri diversi di gestione</b>		(2.601.717)	(2.413.833)
<b>Totale B) Costi della produzione</b>		<b>(785.874.410)</b>	<b>(774.465.905)</b>
<b>Differenza tra valore e costo della produzione (A - B)</b>		<b>67.581.697</b>	<b>61.672.148</b>
<b>C) Proventi ed oneri finanziari</b>			
<b>16) Altri proventi finanziari</b>			
c)	da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0
d)	proventi diversi dai precedenti	2.072.384	1.890.748
	Totale 16)	2.072.384	1.890.748
<b>17) Interessi e altri oneri finanziari</b>		(12.788.899)	(11.984.856)
<b>17 bis) Utili e perdite su cambi</b>		1.945	2.352
<b>Totale C) Proventi e oneri finanziari</b>		<b>(10.714.570)</b>	<b>(10.091.756)</b>
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>			
<b>18) Rivalutazioni</b>			
a)	di partecipazioni	0	0
<b>19) Svalutazioni</b>			
a)	di partecipazioni	0	0
<b>Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>E) Proventi ed oneri straordinari</b>			
<b>20) Proventi straordinari</b>		25.478.602	623.542
<b>21) Oneri straordinari</b>			
a)	imposte relative a esercizi precedenti	(42.455)	(284.111)
b)	altri oneri	(1.092.118)	(4.655.419)
	Totale 21)	(1.134.573)	(4.939.530)
<b>Totale E) Proventi e oneri straordinari</b>		<b>24.344.029</b>	<b>(4.315.988)</b>
<b>Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)</b>		<b>81.211.156</b>	<b>47.264.404</b>
<b>22) Imposte sul reddito dell'esercizio</b>			
a)	Imposte correnti	(38.026.761)	(34.815.423)
b)	Imposte differite	(384.547)	(393.845)
c)	Imposte anticipate	3.390.811	381.554
	Totale 22)	(35.020.497)	(34.827.714)
<b>23) Utile (Perdita) dell'esercizio</b>		<b>46.190.659</b>	<b>12.436.690</b>

### **Dati economici**

L'esercizio 2012 di Enav chiude con un utile di esercizio pari a 46,2 milioni di euro che comprende l'importo iscritto per il riconoscimento della maggiore Ires versata negli anni 2007/2011 a seguito della mancata deduzione dell'Irap relativa alle spese sostenute per il personale dipendente ed assimilato per un importo pari a 23,2 milioni di euro, rilevato nell'ambito delle sopravvenienze attive. In mancanza di tale iscrizione, che non è tassata fiscalmente, il risultato sarebbe stato pari a 23 milioni di euro, comunque in incremento di 10,6 milioni di euro rispetto all'esercizio 2011, grazie anche all'attenta politica di contenimento dei costi attuata nell'esercizio.

Nel seguente prospetto sono riportati i dati economici in migliaia di euro:

	2012	2011	Variazioni	
			Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	790.292	771.325	18.967	2,5%
Altri ricavi	40.972	43.940	(2.968)	-6,8%
<b>Totale ricavi</b>	<b>831.264</b>	<b>815.265</b>	<b>15.999</b>	<b>2,0%</b>
Costi del personale	(394.124)	(391.090)	(3.034)	0,8%
Costi esterni	(208.698)	(208.304)	(394)	0,2%
Incrementi per lavori interni	5.961	4.078	1.883	46,2%
<b>Ebitda</b>	<b>234.403</b>	<b>219.949</b>	<b>14.454</b>	<b>6,6%</b>
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(183.052)	(175.073)	(7.979)	4,6%
Contributi PON	16.231	16.796	(565)	-3,4%
<b>Ebit</b>	<b>67.582</b>	<b>61.672</b>	<b>5.910</b>	<b>9,6%</b>
Proventi (oneri) finanziari	(10.715)	(10.092)	(623)	6,2%
Proventi (oneri) straordinari	24.344	(4.316)	28.660	-664,0%
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>81.211</b>	<b>47.264</b>	<b>33.947</b>	<b>71,8%</b>
Imposte correnti, anticipate e differite	(35.020)	(34.827)	(193)	0,6%
<b>Utile netto</b>	<b>46.191</b>	<b>12.437</b>	<b>33.754</b>	<b>271,4%</b>

I ricavi sono aumentati complessivamente del 2% rispetto all'esercizio 2011 attestandosi a 831,3 milioni di euro e sono determinati da un incremento dei ricavi di rotta per 61,3 milioni di euro (+12,1% rispetto al 31 dicembre 2011) legato esclusivamente all'incremento della tariffa applicata nel 2012 pari a euro 78,54 nei primi 8 mesi dell'anno e euro 78,83 nell'ultimo quadrimestre 2012, (euro 70,51 nel 2011). Relativamente al traffico di rotta assistito, nell'esercizio si è registrato un decremento delle unità di servizio legate al traffico pagante dello -0,67% variazione che aumenta a -2,76% se si considera anche il traffico esente. Se si pongono a

confronto i dati con quanto previsto in sede di determinazione della tariffa, si evidenziano minori unità di servizio del 4,45%. Relativamente ai ricavi di terminale e con riferimento al traffico pagante, si registra un incremento di 83,2 milioni di euro legato esclusivamente alla modifica normativa intervenuta con decorrenza 1° luglio 2012, che ha eliminato i contributi a carico dello Stato per gli aeroporti a basso traffico, gli aeroporti maggiori e il 50% della tariffa nazionale e comunitaria, ed ha quindi spostato la fatturazione verso i vettori della quota che precedentemente era a carico dello Stato. Invece, se si considerano insieme ai ricavi anche i contributi del 1° semestre a carico dello Stato, che si riducono rispetto all'esercizio precedente, si assiste ad un incremento di soli 1,5 milioni di euro legato esclusivamente all'incremento tariffario, (tariffa applicata pari a 121,50 euro nel 1° semestre e 254,34 euro per il secondo semestre 2012 contro euro 99,87 nel 2011), in quanto le unità di servizio legate al traffico pagante sono risultate minori del -3,02% rispetto al 2011.

I ricavi contengono inoltre i balance di rotta e di terminale rilevati nell'esercizio pari a complessivi 36,8 milioni di euro in decremento di 19,5 milioni di euro rispetto al 2011. Con l'entrata in vigore del piano di performance e l'abbandono del *full cost recovery*, la società si è fatta carico di una parte del rischio legato all'andamento del traffico di circa 16 milioni di euro potendo trasferire sui vettori solo una quota di circa 10 milioni di euro. Si rileva, tuttavia, che tale perdita è stata più che compensata dal risparmio generato sui costi, rispetto a quanto pianificato, di circa 18 milioni di euro. Si rileva, inoltre, che nel balance di rotta, tra l'altro, è iscritto quanto riconosciuto a titolo di recupero di inflazione (+6 milioni di euro) ed il bonus riconosciuto per aver ottenuto un livello di ritardo per volo assistito inferiore al target assegnato (+8 milioni di euro).

Dal confronto con il consuntivo 2011, il costo del personale registra un leggero incremento pari a 3 milioni di euro (+0,8%) legato ad un incremento della parte fissa della retribuzione per la crescita fisiologica della stessa in presenza di un organico medio in linea al 2011, ed un decremento netto della parte variabile della retribuzione, principalmente per le minori ore di straordinario sia per il personale in struttura che per il personale in linea operativa, dovuto per tali profili professionali al minor traffico assistito generato nel 2012. Si registra invece un incremento degli altri costi del personale, in particolare per la politica di incentivo all'esodo che ha interessato oltre 80 unità rispetto alle 32 unità del 2011 e coinvolto principalmente personale CTA.

I costi esterni risultano tendenzialmente in linea rispetto al 2011, ed escludendo quelli non direttamente controllabili, quale la contribuzione ad Eurocontrol, si apprezza una diminuzione di 2,8 milioni di euro grazie alla rigorosa politica di contenimento dei costi effettuata nel 2012.

A seguito delle suddette variazioni, il margine operativo lordo (Ebitda) pari a 234,4 milioni di euro è cresciuto del 6,6%.

La voce ammortamenti, svalutazioni ed accantonamenti registra un incremento netto di circa 8 milioni di euro (+ 4,6%) riguardante principalmente minori accantonamenti a fondo rischi rispetto a quanto rilevato nel 2011 (-3,8 milioni di euro) che una maggiore svalutazione dei crediti (+13,5 milioni di euro) effettuata a seguito dello stato di insolvenza di due vettori nazionali.

Per effetto di tale variazione il risultato operativo si attesta a 67,5 milioni di euro in incremento del 9,6% rispetto al dato del 2011. Ai fini del risultato di esercizio hanno inciso sia la gestione finanziaria, in lieve peggioramento rispetto all'esercizio precedente a seguito dei maggiori interessi passivi sui finanziamenti per l'incremento degli spread applicati (+0,6 milioni di euro), sia la gestione straordinaria che apporta un contributo positivo di 28,7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, connesso sia a quanto precedentemente riportato in merito alla maggiore Ires riconosciuta per gli anni 2007/2011, che al milione di euro ottenuto da Selex Sistemi Integrati (oggi Selex ES) a titolo di risarcimento del danno morale ed all'immagine di Enav, che la Società intende destinare ad iniziative benefiche ed a beneficio del personale dipendente, nonché al carico fiscale che si attesta a 35,4 milioni di euro.



**Dati patrimoniali***ENAV – Dati Patrimoniali (Bilancio 2012)*

	2012	2011	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	96.998	96.635	363
Immobilizzazioni materiali	1.225.826	1.246.215	(20.389)
Immobilizzazioni finanziarie	114.699	114.817	(118)
<b>Capitale immobilizzato</b>	<b>1.437.523</b>	<b>1.457.667</b>	<b>(20.144)</b>
Rimanenze di magazzino	68.469	69.329	(860)
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	577.061	822.609	(245.548)
Attività destinate alla vendita	1.607	0	1.607
Debiti	(344.327)	(362.030)	17.703
Fondi per rischi ed oneri	(61.924)	(62.235)	311
Ratei e risconti passivi	(148.000)	(144.596)	(3.404)
<b>Capitale d'esercizio</b>	<b>92.886</b>	<b>323.077</b>	<b>(230.191)</b>
<b>Trattamento di fine rapporto</b>	<b>(40.017)</b>	<b>(40.108)</b>	<b>91</b>
<b>Capitale investito netto</b>	<b>1.490.392</b>	<b>1.740.636</b>	<b>(250.244)</b>
<b>Coperto da:</b>			
Capitale proprio	1.288.897	1.250.707	38.190
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	201.495	489.929	(288.434)
	<b>1.490.392</b>	<b>1.740.636</b>	<b>(250.244)</b>

Il capitale investito netto di Enav, pari a 1.490,4 milioni di euro, ha registrato un decremento di 250,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2011 imputabile sia alle variazioni intervenute nel capitale immobilizzato che sul capitale di esercizio, ed è coperto per l'86,5% dal capitale proprio e per il restante 13,5% dall'indebitamento finanziario netto.

Il capitale immobilizzato, che ammonta a 1.437,5 milioni di euro, registra un decremento netto di 20,1 milioni di euro dovuto agli ammortamenti rilevati nel periodo superiori agli investimenti realizzati, come effetto del contenimento attuato in questi ultimi anni sul piano degli investimenti rispetto all'ingente piano realizzato negli esercizi trascorsi.

Il capitale di esercizio, che si attesta a 92,9 milioni di euro, si è ridotto di 230,2 milioni di euro, come risultato dell'effetto combinato dei seguenti eventi:

- minori crediti commerciali per 242,8 milioni di euro connessi principalmente all'incasso del credito vantato nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze per complessivi 361,9 milioni di euro;
- incremento netto dei crediti tributari per 49,4 milioni di euro per il credito IVA richiesto a rimborso per complessivi 32,6 milioni di euro e per il credito IRES, connesso al recupero delle maggiori imposte versate negli esercizi precedenti per 23,2 milioni di euro;
- riduzione dei crediti vs enti pubblici per 8,1 milioni di euro a seguito dell'incasso dei contributi PON reti e mobilità 2007/2013 avvenuto nell'esercizio;
- decremento dei debiti verso i fornitori per 25,5 milioni di euro a seguito del pagamento dello scaduto e riallineamento nei tempi normali di pagamento, il tutto reso possibile grazie dall'incasso del credito vantato nei confronti del Ministero dell'economia e delle Finanze;
- incremento netto dei risconti passivi per 3,4 milioni di euro come effetto tra il rigiro a conto economico del risconto di competenza dell'esercizio collegato alla quota di ammortamento degli investimenti a cui i contributi si riferiscono, e l'incasso di 20,6 milioni di euro a valere sugli investimenti per gli aeroporti militari come previsto dalla Legge 102/09.

Il capitale proprio si attesta a 1.288,9 milioni di euro in incremento di 38,2 milioni di euro rispetto al 2011 come effetto netto tra il risultato di esercizio 2012 di 46,2 milioni di euro ed il pagamento del dividendo di 8 milioni di euro.

L'indebitamento finanziario netto risulta così composto (dati in migliaia di euro):

*ENAV – Indebitamento finanziario netto (Bilancio 2012)*

	2012	2011	Variazioni
<b>Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)</b>			
Debiti verso banche a breve e medio term.	251.690	482.602	(230.912)
Debiti verso altri finanziatori	2.569	21.928	(19.359)
Disponibilità liquide	(52.764)	(14.601)	(38.163)
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>201.495</b>	<b>489.929</b>	<b>(288.434)</b>

L'indebitamento finanziario netto si è attestato a 201,5 milioni di euro in decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 288,4 milioni di euro grazie principalmente all'incasso del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze che ha permesso, tra l'altro, il rientro di alcune linee di finanziamento per complessivi 231 milioni di euro. Il saldo delle disponibilità liquide per 52,7 milioni di euro è stato parzialmente utilizzato per estinguere ulteriori finanziamenti venuti a scadenza nel mese di gennaio per complessivi 31,7 milioni di euro.

### Dati finanziari

Al 31 dicembre 2012 la liquidità di ENAV è così rappresentata:

#### *ENAV – Disponibilità liquide (Bilancio 2012)*

		2012	2011
<b>Disponibilità liquide all'inizio del periodo</b>		<b>14.601</b>	<b>14.629</b>
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio	a	444.375	84.006
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	b	(147.941)	(155.167)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento	c	(258.271)	71.133
<b>Flusso delle disponibilità liquide</b>	<b>a+b+c</b>	<b>38.163</b>	<b>(28)</b>
<b>Disponibilità liquide alla fine del periodo</b>		<b>52.764</b>	<b>14.601</b>

Il saldo delle disponibilità liquide di Enav registra un significativo miglioramento rispetto all'esercizio precedente, generando liquidità per circa 38 milioni di euro. Nella determinazione di tale risultato ha inciso in modo significativo il flusso derivante dall'attività d'esercizio sia per l'incasso del credito vantato nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, per complessivi 361,9 milioni di euro nonché per i benefici introdotti dalla Legge di Stabilità che, eliminando dal 2° semestre, i contributi a carico dello Stato, ha prodotto un incremento degli incassi per i servizi di terminale già a partire dal quarto trimestre. Tale liquidità, ha permesso sia di riallineare le tempistiche di pagamento verso i fornitori che di rientrare in linee di finanziamento in scadenza, con un beneficio sull'indebitamento finanziario netto che si attesta a 201,5 milioni di euro rispetto ai 490 milioni di euro del 2011.

**B) Il bilancio del gruppo ENAV**

Nel 2012 la società ha redatto il bilancio consolidato che include il bilancio della controllante ENAV e di Techno Sky, società – come detto – partecipata al 100%. L'attività della società controllata consiste, quasi esclusivamente, nello svolgimento di servizi nei confronti di ENAV, affidati *in house*.

Per Techno Sky è stata adottata la metodologia del consolidamento integrale mentre il consorzio Sicta, partecipato indirettamente al 100%, non è stato consolidato per irrilevanza dei dati di bilancio

## Bilancio consolidato – Stato Patrimoniale Attivo (Bilancio 2012)

<b>STATO PATRIMONIALE - ATTIVO</b>		<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>		0	0
	<b>Totale A)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>B) Immobilizzazioni</b>			
<b>I Immobilizzazioni immateriali</b>			
1) Costi di impianto e di ampliamento		0	0
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno		14.453.020	9.527.148
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		8.752	15.160
5 bis) Differenza da consolidamento		44.324.071	55.405.087
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		79.634.525	83.537.432
7) Altre		3.932.407	4.956.808
	<b>Totale I)</b>	<b>142.352.775</b>	<b>153.441.635</b>
<b>II Immobilizzazioni materiali</b>			
1) Terreni e fabbricati		230.728.793	214.751.303
2) Impianti e macchinari		416.352.171	439.071.460
3) Attrezzature industriali e commerciali		115.005.766	131.720.629
4) Altri beni		57.693.556	59.236.332
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		392.721.544	392.098.527
	<b>Totale II)</b>	<b>1.212.501.830</b>	<b>1.236.878.251</b>
<b>III Immobilizzazioni finanziarie</b>			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate		1.465.614	878.628
d) Altre imprese		166.666	284.848
2) Crediti:			
a) Verso altri - esigibili oltre i 12 mesi		17.174.340	18.123.068
	<b>Totale III)</b>	<b>18.806.620</b>	<b>19.286.544</b>
	<b>Totale B) Immobilizzazioni</b>	<b>1.373.661.225</b>	<b>1.409.606.430</b>
<b>C) Attivo circolante</b>			
<b>I Rimanenze</b>			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		68.501.219	69.362.677
3) Lavori in corso su ordinazione		1.369.768	3.133.880
	<b>Totale I)</b>	<b>69.870.987</b>	<b>72.496.557</b>
<b>II Crediti</b>			
1) <b>Verso clienti</b>			
esigibili entro i 12 mesi		344.103.639	639.762.611
2) <b>Verso imprese controllate</b>			
esigibili entro i 12 mesi		0	171.082
4 bis) <b>Crediti tributari</b>			
esigibili entro i 12 mesi		61.247.332	40.073.855
esigibili oltre i 12 mesi		25.176.747	
4 ter) <b>Imposte anticipate</b>			
esigibili entro i 12 mesi		22.399.417	17.106.350
5) <b>Verso altri</b>			
esigibili entro i 12 mesi		15.828.534	22.998.412
6) <b>Per Balance Eurocontrol</b>			
esigibili entro i 12 mesi		43.650.645	41.255.367
esigibili oltre i 12 mesi		74.036.844	80.989.718
	<b>Totale II)</b>	<b>586.443.158</b>	<b>842.357.395</b>
<b>III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>			
7) Attività destinate alla vendita		1.607.478	0
	<b>Totale III)</b>	<b>1.607.478</b>	<b>0</b>
<b>IV Disponibilità liquide</b>			
1) Depositi bancari e postali		53.932.513	15.374.253
3) Denaro e valori in cassa		30.066	35.159
	<b>Totale IV)</b>	<b>53.962.579</b>	<b>15.409.412</b>
	<b>Totale C) Attivo circolante</b>	<b>711.884.202</b>	<b>930.263.364</b>
<b>D) Ratei e risconti</b>		1.121.953	630.941
	<b>Totale D) Ratei e risconti</b>	<b>1.121.953</b>	<b>630.941</b>
	<b>Totale Attivo</b>	<b>2.086.667.380</b>	<b>2.340.500.735</b>

<b>STATO PATRIMONIALE - PASSIVO</b>		<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>
<b>A) Patrimonio Netto</b>			
<b>I</b>	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
<b>IV</b>	Riserva legale	9.099.497	8.477.662
<b>VII</b>	Altre riserve:		
	- Riserva ex lege 292/93	9.188.855	9.188.855
	- Riserva straordinaria	960.972	960.972
	- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748
	Totale VII	61.965.575	61.965.575
<b>VIII</b>	Utili (perdite) portati a nuovo	(10.728.547)	(712.741)
<b>IX</b>	Utile (perdita) dell'esercizio	32.627.265	(1.393.953)
	<b>Totale Patrimonio Netto di Gruppo</b>	<b>1.214.708.175</b>	<b>1.190.080.928</b>
	Capitale e Riserve di terzi	0	0
	Utile (perdita) di terzi	0	0
	<b>Totale Patrimonio Netto di Terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Totale A) Patrimonio Netto consolidato</b>	<b>1.214.708.175</b>	<b>1.190.080.928</b>
<b>B) Fondi per rischi ed oneri</b>			
<b>2)</b>	Fondo imposte anche differite	787.604	695.893
<b>3)</b>	Altri	64.137.434	62.006.981
	<b>Totale B) Fondi per rischi ed oneri</b>	<b>64.925.038</b>	<b>62.702.874</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>		<b>59.867.301</b>	<b>60.580.192</b>
<b>D) Debiti</b>			
<b>4)</b>	<b>Debiti verso banche</b>		
	esigibili entro i 12 mesi	130.497.726	272.483.422
	esigibili oltre i 12 mesi	130.000.000	231.689.948
<b>5)</b>	<b>Debiti verso altri finanziatori</b>		
	esigibili entro i 12 mesi	7.648.836	23.756.317
<b>6)</b>	<b>Acconti</b>		
	esigibili entro i 12 mesi	71.548.695	61.810.435
<b>7)</b>	<b>Debiti verso fornitori</b>		
	esigibili entro i 12 mesi	166.932.741	196.241.069
	esigibili oltre i 12 mesi	0	9.936.314
<b>9)</b>	<b>Debiti verso imprese controllate</b>		
	esigibili entro i 12 mesi	4.203.367	4.451.440
<b>12)</b>	<b>Debiti tributari</b>		
	esigibili entro i 12 mesi	11.310.480	9.577.396
<b>13)</b>	<b>Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>		
	esigibili entro i 12 mesi	23.182.339	22.879.705
<b>14)</b>	<b>Altri debiti</b>		
	esigibili entro i 12 mesi	53.752.193	49.631.072
<b>15)</b>	<b>Debiti per Balance Eurocontrol</b>		
	esigibili entro i 12 mesi	0	0
	<b>Totale D) Debiti</b>	<b>599.076.377</b>	<b>882.457.118</b>
<b>E) Ratei e risconti</b>		<b>148.090.489</b>	<b>144.679.623</b>
	<b>Totale E) Ratei e risconti</b>	<b>148.090.489</b>	<b>144.679.623</b>
	<b>Totale Passivo</b>	<b>2.086.667.380</b>	<b>2.340.500.735</b>
<b>Conti d'ordine</b>			
	Garanzie prestate a terzi	22.215.297	89.784.146
	Garanzie prestate a Società controllate	5.000.000	5.000.000
	Garanzie ricevute da terzi	146.700.842	141.956.525
	Impegni e rischi	2.473.111	-
	Conti di memoria	1	1

<b>CONTO ECONOMICO</b>		<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>
<b>A) Valore della produzione</b>			
<b>1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>			
a)	Ricavi delle prestazioni	798.765.351	733.908.589
b)	Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	36.844.499	60.109.233
c)	Variazioni per balance	(146.728)	(3.895.347)
d)	Utilizzo balance anno n-2	(41.255.367)	(15.163.749)
	Totale 1)	794.207.755	774.958.726
<b>3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione</b>		(1.764.112)	291.489
<b>4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni</b>		29.073.582	25.523.382
<b>5) Altri ricavi e proventi</b>			
a)	Altri ricavi	27.151.985	30.993.990
b)	Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000
	Totale 5)	57.151.985	60.993.990
<b>Totale A) Valore della produzione</b>		<b>878.669.210</b>	<b>861.767.587</b>
<b>B) Costo della produzione</b>			
<b>6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci</b>		(7.957.998)	(7.770.722)
<b>7) Per servizi</b>		(152.942.878)	(158.393.534)
<b>8) Per godimento di beni di terzi</b>		(7.568.449)	(7.022.326)
<b>9) Per il personale:</b>			
a)	Salari e stipendi	(316.354.098)	(313.824.207)
b)	Oneri Sociali	(101.717.906)	(103.487.287)
c)	Trattamento di fine rapporto	(21.182.078)	(20.401.899)
e)	Altri costi	(15.895.777)	(9.234.633)
	Totale 9)	(455.149.859)	(446.948.026)
<b>10) Ammortamenti e svalutazioni</b>			
a)	Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(27.244.188)	(26.275.074)
b)	Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(143.602.906)	(150.595.998)
c)	Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(4.360.219)	0
d)	Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(16.840.922)	(3.354.871)
	Totale 10)	(192.048.235)	(180.225.943)
<b>11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci</b>		(1.104.404)	(1.810.624)
<b>12) Accantonamento per rischi</b>		(6.650.799)	(7.632.000)
<b>14) Oneri diversi di gestione</b>		(2.809.372)	(2.624.521)
<b>Totale B) Costi della produzione</b>		<b>(826.231.994)</b>	<b>(812.427.696)</b>
<b>Differenza tra valore e costo della produzione (A - B)</b>		<b>52.437.216</b>	<b>49.339.891</b>
<b>C) Proventi ed oneri finanziari</b>			
<b>16) Altri proventi finanziari</b>			
a)	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	142.280	256.126
c)	da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0
d)	proventi diversi dai precedenti	2.088.651	1.896.111
	Totale 16)	2.230.931	2.152.237
<b>17) Interessi e altri oneri finanziari</b>		(13.506.852)	(12.345.930)
<b>17 bis) Utili e perdite su cambi</b>		579	(2.004)
<b>Totale C) Proventi e oneri finanziari</b>		<b>(11.275.342)</b>	<b>(10.195.697)</b>
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>			
<b>18) Rivalutazioni</b>			
a)	di partecipazioni	173.821	425
<b>19) Svalutazioni</b>			
a)	di partecipazioni	0	0
<b>Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>		<b>173.821</b>	<b>425</b>
<b>E) Proventi ed oneri straordinari</b>			
<b>20) Proventi straordinari</b>		28.003.312	892.396
<b>21) Oneri straordinari</b>			
a)	imposte relative a esercizi precedenti	(42.455)	(284.111)
b)	altri oneri	(1.325.417)	(4.994.462)
	Totale 21)	(1.367.872)	(5.278.573)
<b>Totale E) Proventi e oneri straordinari</b>		<b>26.635.440</b>	<b>(4.386.177)</b>
<b>Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)</b>		<b>67.971.135</b>	<b>34.758.442</b>
<b>22) Imposte sul reddito dell'esercizio</b>			
a)	Imposte correnti	(40.545.266)	(37.485.943)
b)	Imposte differite	(91.710)	(243.761)
c)	Imposte anticipate	5.293.106	1.577.309
	Totale 22)	(35.343.870)	(36.152.395)
<b>23) Utile (Perdita) dell'esercizio</b>		<b>32.627.265</b>	<b>(1.393.953)</b>
<b>Risultato di esercizio di Terzi</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Risultato di esercizio di Gruppo</b>		<b>32.627.265</b>	<b>(1.393.953)</b>

### **Dati economici**

Il margine operativo lordo del Gruppo Enav si attesta a 234,9 milioni di euro in incremento del 6,6% rispetto all'esercizio precedente. Tale risultato è determinato dai maggiori ricavi rilevati dalla controllante che hanno permesso di compensare l'incremento del costo del personale di Gruppo (+1,8% rispetto al 2011) a cui si è aggiunto l'effetto positivo derivante dalla contrazione dei costi esterni per il 2,9% rispetto all'esercizio precedente, a seguito della politica del contenimento dei costi attuata a livello di Gruppo. Sul risultato operativo, che si attesta a 52,4 milioni di euro, incidono oltre agli ammortamenti, la svalutazione dei crediti effettuata principalmente da Enav e gli accantonamenti a fondo rischi per complessivi 6,6 milioni di euro. Sulla determinazione del risultato pari a 32,6 milioni di euro, ha inoltre inciso: i) l'effetto negativo della gestione finanziaria che ammonta a -11,3 milioni di euro, in incremento del 10,6% dovuto principalmente agli spread applicati sui finanziamenti; ii) l'effetto positivo della gestione straordinaria che evidenzia un risultato positivo di 26,6 milioni di euro, connesso principalmente al credito per l'imposta IRES riconosciuta dal decreto legge n. 16 del 2012 per un importo complessivo a livello di Gruppo di 25,2 milioni di euro; iii) il carico fiscale per 35,3 milioni di euro.

Nella tabella seguente, sono riportati i dati su evidenziati (in migliaia di euro):

	2012	2011	Variazioni	
			Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	792.444	775.249	17.195	2,2%
Altri ricavi	40.921	44.198	(3.277)	-7,4%
<b>Totale ricavi</b>	<b>833.365</b>	<b>819.447</b>	<b>13.918</b>	<b>1,7%</b>
Costi del personale	(455.150)	(446.948)	(8.202)	1,8%
Costi esterni	(172.384)	(177.620)	5.236	-2,9%
Incrementi per lavori interni	29.074	25.523	3.551	13,9%
<b>Ebitda</b>	<b>234.905</b>	<b>220.402</b>	<b>14.503</b>	<b>6,6%</b>
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(198.699)	(187.858)	(10.841)	5,8%
Contributi PON	16.231	16.796	(565)	-3,4%
<b>Ebit</b>	<b>52.437</b>	<b>49.340</b>	<b>3.097</b>	<b>6,3%</b>
Proventi (oneri) finanziari	(11.275)	(10.196)	(1.079)	10,6%
Rettifiche di valore di attività finanziarie	174	0	174	n.a.
Proventi (oneri) straordinari	26.635	(4.386)	31.021	-707,3%
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>67.971</b>	<b>34.758</b>	<b>33.213</b>	<b>95,6%</b>
Imposte correnti, anticipate e differite	(35.344)	(36.152)	808	-2,2%
<b>Utile/(Perdita) d'esercizio</b>	<b>32.627</b>	<b>(1.394)</b>	<b>34.021</b>	<b>-2440,5%</b>



**Dati patrimoniali**

	2012	2011	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	142.353	153.442	(11.089)
Immobilizzazioni materiali	1.212.502	1.236.878	(24.376)
Immobilizzazioni finanziarie	18.806	19.286	(480)
<b>Capitale immobilizzato</b>	<b>1.373.661</b>	<b>1.409.606</b>	<b>(35.945)</b>
Rimanenze di magazzino	69.871	72.497	(2.626)
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	587.565	842.988	(255.423)
Attività destinate alla vendita	1.607	0	1.607
Debiti	(330.930)	(354.528)	23.598
Fondi per rischi ed oneri	(64.925)	(62.702)	(2.223)
Ratei e risconti passivi	(148.090)	(144.680)	(3.410)
<b>Capitale d'esercizio</b>	<b>115.098</b>	<b>353.575</b>	<b>(238.477)</b>
<b>Trattamento di fine rapporto</b>	<b>(59.867)</b>	<b>(60.580)</b>	<b>713</b>
<b>Capitale investito netto</b>	<b>1.428.892</b>	<b>1.702.601</b>	<b>(273.709)</b>
<b>Coperto da:</b>			
Capitale proprio	1.214.708	1.190.081	24.627
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	214.184	512.520	(298.336)
	<b>1.428.892</b>	<b>1.702.601</b>	<b>(273.709)</b>

Il capitale investito netto del Gruppo si attesta a 1.428,9 milioni di euro, registrando un decremento di 273,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2011, imputabile alle variazioni intervenute sia nel capitale immobilizzato che nel capitale di esercizio, ed è coperto per l'85,01% dal capitale proprio e per il restante 14,99% dall'indebitamento finanziario netto. Tale variazione è determinata da: i) il decremento netto del capitale immobilizzato per 35,9 milioni di euro per ammortamenti dell'esercizio, comprensivi dell'ammortamento sulla differenza di consolidamento, superiori rispetto agli investimenti realizzati, oltre all'incasso del credito finanziario per la restituzione della parte di TFR relativo al personale cessato nell'anno; ii) la diminuzione del capitale di esercizio per 238,5 milioni di credito, connessi oltre a quanto già evidenziato per Enav, risente anche dall'incremento degli accantonamenti a fondo rischi dovuti alla controllata.

Il capitale proprio si attesta a 1.214,7 milioni di euro con un incremento di 24,6 milioni di euro rispetto l'esercizio precedente per effetto del risultato dell'esercizio pari 32,6 milioni di euro ed il pagamento del dividendo per 8 milioni di euro.

L'indebitamento finanziario netto ammonta a 214,2 milioni di euro registrando un miglioramento di 298,3 milioni di euro dovuto principalmente ai fattori già commentati per la capogruppo Enav.

Il dettaglio è riportato nella tabella seguente (dati in migliaia di euro):

	2012	2011	Variazioni
<b>Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)</b>			
Debiti verso banche a breve e medio term.	260.498	504.173	(243.675)
Debiti verso altri finanziatori	7.649	23.756	(16.107)
Disponibilità liquide	(53.963)	(15.409)	(38.554)
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>214.184</b>	<b>512.520</b>	<b>(298.336)</b>

### **Dati finanziari**

Al 31 dicembre 2012 la liquidità del Gruppo è così rappresentata:

	2012	2011
<b>Disponibilità liquide all'inizio del periodo</b>	<b>15.409</b>	<b>14.860</b>
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio a	451.174	63.357
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento b	(144.838)	(151.519)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento c	(267.782)	88.711
<b>Flusso delle disponibilità liquide a+b+c</b>	<b>38.554</b>	<b>549</b>
<b>Disponibilità liquide alla fine del periodo</b>	<b>53.963</b>	<b>15.409</b>

Il saldo delle disponibilità liquide del Gruppo ammonta a 53,9 milioni di euro e registra un significativo miglioramento rispetto all'esercizio precedente, generando liquidità per 38,5 milioni di euro. Il flusso delle disponibilità liquide generato nell'esercizio risente principalmente degli effetti già evidenziati nell'ambito di Enav ed il saldo risulta leggermente superiore rispetto al dato della controllante, grazie alla maggiore liquidità apportata da Techno Sky.

## **C) Il budget, le tariffe, il controllo di gestione e la contabilità analitica**

### **1. Budget**

A partire dall'1 gennaio 2012, il nuovo quadro normativo comunitario ha previsto l'introduzione di un nuovo sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche.

La novità rilevante della norma è che gli obiettivi nazionali, siano essi di efficienza economica che di capacità, sono diretta declinazione degli obiettivi comunitari e sviluppati all'interno di un *Piano Nazionale di Performance*.

Assumendo quindi come base di riferimento il Piano Italiano di Performance, si conferma che per il 2012 il livello dei costi del Budget della Società risulta in linea con la cornice dei costi contenuta nel Piano presentato.

In virtù dell'entrata in vigore, per le attività di rotta, degli schemi di performance comunitari prescritti dai Regolamenti UE n. 691/2010 e n. 1794/2006, così come modificato dal Regolamento UE n. 1191/2010, a decorrere dal 1° gennaio 2012 lo schema regolatorio individuato dal Contratto di Programma ed il meccanismo che ne è alla base (cost-cap) è applicato per la sola attività di terminale, svolta nei singoli aeroporti serviti da ENAV. I costi di terminale ammessi pertanto per l'anno 2012 sono pari a 159,56 milioni di euro, ottenuti applicando ai costi base dell'anno 2011, pari a 158,00 milioni di euro, il coefficiente di inflazione previsto dal Fondo Monetario Internazionale (2,13%) e di efficientamento (pari al 2,5%, così come previsto dalla

### **2. Tariffe di rotta e di terminale**

Dal Gennaio 2012 le tariffe sono state calcolate nel rispetto dei Regolamenti Comunitari 1191/2010 (che ha emendato il Reg. 1794/2006) e 691/2010. La tariffa di terminale, inoltre, è stata quantificata in ottemperanza alla Legge 183/2011 (c.d. legge di Stabilità).

In particolare, per quanto riguarda la Rotta, la tariffa per il 2012 è stata di € 78,83 per unità di servizio (+8,47 euro rispetto al 2011), per l'effetto combinato della forte diminuzione dei volumi di traffico e dell'addebito nella tariffa dei "recuperi" (balance) derivanti dagli anni 2009 e 2010 (28 mln di euro).

Per quanto riguarda invece il terminale, nel primo semestre dell'anno (periodo nel quale erano ancora in vigore i contributi previsti dalla Legge 248/05) la tariffa è stata pari a € 121,50, alla quale veniva applicata una riduzione del 50% per i voli nazionali e comunitari.

Nel secondo semestre del 2012, per effetto della entrata in vigore della Legge 183/2011 la tariffa di terminale è stata fissata a € 254,34.

In particolare, la Legge n. 183 del 12 novembre 2011 introduce significative variazioni all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato sui costi ammessi per la determinazione della tariffa di terminale.

Analizzando le novità introdotte dalla suddetta Legge, all'art. 4 comma 41 si evince che, a decorrere dal 1° luglio 2012, sono stati di fatto soppressi:

- il contributo statale destinato a rimborsare la Società per il servizio effettuato nei cosiddetti aeroporti "minori" (ripiamento per aeroporti a basso traffico);
- il contributo statale destinato a rimborsare la Società per il servizio effettuato nei cosiddetti aeroporti "maggiori" (franchigia 1,5% ad aeroporti maggiori);
- la riduzione del 50% della tariffa di terminale per i voli nazionali e comunitari.

### **3. Controllo di Gestione**

Nell'ambito del Controllo di Gestione le principali attività svolte nel corso del 2012 hanno riguardato i seguenti ambiti:

- **Revisione del budget di esercizio relativo all'anno 2012;** nei mesi di Febbraio e Giugno 2012 sono state effettuate due distinte revisioni del budget approvato ad inizio anno, finalizzate ad ottenere una riduzione dei costi della Società sia in considerazione del contesto di crisi economica che ha interessato anche il settore del traffico aereo sia in attinenza con le indicazioni espresse dalla cosiddetta "*spending review*" avviata dal Governo;

- **Redazione del budget 2013**; nel mese di ottobre del 2012 si è concluso il processo di redazione del budget di esercizio relativo al 2013, nel rispetto delle tempistiche definite dal calendario di budget;
- **Disegno di una soluzione informatica finalizzata ad ottimizzare e velocizzare la gestione sia dei trasferimenti fondi, all'interno dell'anno, sia delle assegnazione di fondi su anni successivi (cosiddetto budget infrannuale e pluriennale)**. La soluzione, che entrerà in esercizio nella prima metà del 2013, porterà benefici in termini di gestione e controllo del processo.

Infatti tutte le Funzioni Aziendali potranno compilare e stampare le richieste di trasferimento fondi e di assegnazione di budget infrannuale e pluriennale direttamente sul sistema informativo, con una conseguente riduzione dei potenziali errori in fase di inserimento dei dati.

Inoltre la Funzione Pianificazione e Controllo potrà garantire un'elevata tempestività nell'esecuzione delle richieste di fondi, eseguendole in modalità automatica ed inviando le relative conferme.

- **Disegno del cruscotto direzionale per il monitoraggio della gestione** che accoglie indicatori e grafici per la rappresentazione dei principali fenomeni aziendali con riflessi di tipo economico e finanziario. Il cruscotto, la cui realizzazione sarà avviata nel 2013, si propone i seguenti obiettivi:
  - definizione delle informazioni rilevanti da un punto di vista economico/finanziario gestite dalla Funzione "Amministrazione, Finanza e Controllo" e raggruppamento delle stesse in quattro aree tematiche;
  - individuazione degli indicatori (e relativi valori soglia di riferimento) e degli specifici grafici/report, articolati su due o tre livelli di dettaglio, che rappresentano in forma sintetica le informazioni attinenti a ciascun quadrante di analisi;
  - identificazione delle fonti dei dati per l'alimentazione del cruscotto.

#### **4.La contabilità analitica**

Coerentemente con quanto avvenuto negli anni precedenti e come prescritto dalla legge 248 del 2 dicembre 2005 all'articolo 11 *sexties* anche per il 2012 si è concluso positivamente il processo di revisione contabile e di certificazione da parte della Società di revisione della separazione contabile dei servizi regolamentanti e non regolamentati di ENAV risultato del sistema di contabilità analitica.

Tale sistema permette di conseguire i seguenti principali obiettivi istituzionali e gestionali:

- la separazione contabile, ovvero la determinazione dei costi e ricavi consuntivi dei servizi di Rotta, di Terminale e dei servizi non regolamentati relativi alla vendita di formazione, radiomisure, consulenza aeronautica, e altri servizi;
- la determinazione della quota dei costi da portare a carico dello Stato;
- la produzione di prospetti di conto economico gestionali a supporto del management, al fine di monitorare i costi diretti e indiretti, l'efficienza operativa e la redditività;
- la predisposizione della reportistica richiesta dagli enti esterni nazionali e internazionali.

Il modello consente la rilevazione di costi e ricavi per centri di responsabilità e per commesse di vendita. I costi e ricavi dei Servizi sono determinati secondo una metodologia di *full costing*, ovvero comprensivi dei valori imputati sui centri di responsabilità generali e amministrativi o di coordinamento e supporto (ovvero i centri di responsabilità di "overhead") allocati sui Servizi sulla base di specifici parametri di ribaltamento.

Il sistema è strutturato per garantire la quadratura dei dati di contabilità analitica con quelli del bilancio di esercizio.

E' un modello consolidato, sviluppato inizialmente nel 2005 sui sistemi informativi gestionali aziendali ed adeguato negli anni sulla base delle esigenze emerse. Non si segnalano adeguamenti rilevanti per l'esercizio 2012.

#### **IV – CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

L'attività di controllo della Corte, esercitata nel corso del periodo in esame, ha evidenziato i risultati che di seguito si riassumono.

Nel 2012, all'interno dello spazio aereo ove i servizi della navigazione aerea sono erogati da ENAV, agli oltre 1,5 milioni di voli assistiti, sono stati attribuiti solamente 411 minuti di ritardo ATFM in rotta.

In particolare, con riferimento allo schema incentivante da applicare alla performance di puntualità dei voli in rotta previsto dal Piano di Performance Italiano, nella versione approvata dall'Unione europea per il primo triennio di applicazione del *Performance Scheme* (2012-2014), si rappresenta come il livello di prestazione raggiunto ha consentito ad ENAV il riconoscimento del massimo bonus economico previsto, che è stato determinato in 8 milioni di euro per l'anno 2012.

Anche i "numeri" della *safety* di ENAV nell'anno 2012 hanno mantenuto un andamento positivo nelle 3 aree chiave di segnalazione, quali il rispetto delle minime separazioni in volo, le incursioni di pista e la fornitura complessiva di un servizio di controllo del traffico aereo secondo gli standard di sicurezza previsti.

Le segnalazioni totali di inconvenienti registrate nel 2012 sono state 2.347, in diminuzione rispetto alle 2.529 del 2011.

Garantendo elevati livelli di sicurezza operativa (*safety*) e di qualità del servizio (capacità ATC e puntualità), anche per il triennio 2012-2014, ENAV ha definito un proprio *Flight Efficiency Plan* (FEP). Per contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale collegato alle operazioni di volo e per consentire agli *airspace users* di ridurre il consumo di carburante e, quindi, le emissioni di CO<sub>2</sub>, ENAV ha programmato l'ottimizzazione, sul piano orizzontale e verticale, delle traiettorie di volo pianificabili oltre alla riduzione dei tempi di volo e delle operazioni al suolo degli aeromobili.

Relativamente al contesto di riferimento nel quale la Società ha operato nel corso dell'anno appena trascorso, questo è stato caratterizzato da rilevanti elementi di complessità e di turbolenza, originati prevalentemente da una congiuntura economica negativa i cui effetti hanno avuto impatti anche sul settore del trasporto aereo.

Per il nostro Paese il risultato mostra una diminuzione delle unità di servizio del - 2,8% rispetto all'anno precedente. Come elemento interpretativo del risultato registrato in Italia si evidenzia che a penalizzare ulteriormente l'andamento della

domanda, accanto ai suddetti fenomeni esogeni di natura congiunturale, non meno importanti sono stati gli effetti correlati alla situazione di difficoltà di alcuni vettori nazionali, nonché i postumi della crisi politica nord africana che ha determinato una forte riduzione dei voli di natura esente legati alle attività militari.

A conferma del momento di forte difficoltà che sta attraversando il mercato appaiono i dati registrati nel nostro Paese relativi alla componente di traffico nazionale, la quale, relativamente al trend dei passeggeri transitati nei 38 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti, evidenzia una perdita del 1,3% rispetto al 2011 ed una flessione del 4,5% dei movimenti. Tale trend si riscontra anche nel settore cargo: nell'anno 2012 si è assistito ad una contrazione del 4,8% relativamente alla merce trasportata.

Con la fine del *full cost recovery* e congiuntamente agli obiettivi di efficienza economica, sono stati quindi introdotti elementi di rischio a carico dei provider, sia sul traffico che sui costi. In particolare, il meccanismo del "rischio traffico" prevede la condivisione del rischio sul traffico (e quindi sul fatturato), tra provider e utenti dello spazio aereo (compagnie). Invece, con l'introduzione del rischio sui costi è stata, di fatto, eliminata la possibilità di trasferire integralmente ai vettori, attraverso le tariffe, gli eventuali scostamenti tra quanto pianificato nel budget (e quindi nel Piano di Performance) e quanto consuntivato a fine anno (cosiddetto meccanismo del balance). Tali scostamenti restano invece a carico dei bilanci dei provider.

È stata quindi decretata con il 2012 la fine del sistema economico del "*cost recovery*", che aveva regolato fino al 2011 l'attività economica dei provider, introducendo, attraverso i nuovi regolamenti comunitari ed il piano di performance nazionale, un regime economico basato sulle performance economico/operative.

Relativamente invece al rischio traffico, il meccanismo di ripartizione prevede che le variazioni comprese tra  $\pm 2\%$  del traffico di consuntivo rispetto al traffico pianificato siano a totale carico dei provider, mentre le variazioni ricomprese tra  $\pm 2\%$  e  $\pm 10\%$  siano ripartite nella misura del 70% a carico delle compagnie aeree e del 30% a carico dei provider.

Dalle risultanze dei dati relativi alle performance di costo e di traffico si evince che l'efficienza sui costi raggiunta dalla Società pari a 18,3 milioni di euro ha consentito di neutralizzare la perdita correlata al meccanismo di condivisione del rischio traffico pari, come sopra detto, a 15,9 milioni di euro.



Sempre con riferimento ai servizi di terminale, a livello nazionale con la Legge di Stabilità approvata a novembre 2011 si sono adottate, a partire dal secondo semestre del 2012, significative variazioni all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato per quanto concerne i costi ammessi per la determinazione della tariffa di terminale. Ci si riferisce alla soppressione dei contributi statali destinati a rimborsare i costi sostenuti per il servizio del controllo del traffico aereo effettuato nei cosiddetti aeroporti "minori" (ripianamento per aeroporti a basso traffico) e nei cosiddetti aeroporti "maggiori" (franchigia dell'1,5% ad aeroporti maggiori), nonché di quelli a copertura della riduzione del 50% della tariffa di terminale per i voli nazionali e comunitari.

Tali variazioni normative stanno influenzando non soltanto la realtà aziendale di ENAV, condizionandone le scelte strategiche, le pianificazioni e le altre decisioni di carattere operativo, ma soprattutto l'entità delle tariffe applicate ai vettori le quali, a parità di costo, dal primo luglio 2012 sono raddoppiate se non quadruplicate per alcuni vettori.

L'effetto combinato del risparmio conseguito sui costi, remunerativo per la Società grazie al meccanismo di performance a cui ENAV è assoggettata, e l'accresciuto valore dei ricavi, principalmente correlato all'incentivo sulla capacità operativa e al maggior livello delle tariffe applicate nel 2012, ha consentito di pervenire nell'anno ad un utile di esercizio pari a 46,2 milioni di euro. Tale risultato risente per 23,2 milioni di euro dell'importo iscritto per il riconoscimento della maggiore IRES versata negli anni 2007/2011 a seguito della mancata deduzione dell'Irap relativa alle spese sostenute per il personale dipendente ed assimilato.

Va notato, che il risultato della gestione assume ancor più rilievo se si considera che nel computo dei costi risultano 10,5 milioni di euro correlati alla svalutazione dei crediti in Rotta per crediti inesigibili verso alcuni vettori, non più recuperabili in tariffa per effetto del nuovo schema di performance comunitario. A questo va aggiunto l'effetto di oltre 11,2 milioni di euro di oneri finanziari correlati all'indebitamento della Società verso le banche originate dai ritardati incassi dei crediti verso lo Stato.

Sulle base pertanto degli elementi caratterizzanti l'andamento della gestione sopra descritti, il risultato netto ottenuto, anche depurato dell'effetto del rimborso IRES, evidenzia un valore che con i suoi 23 milioni di euro posiziona il 2012 come uno dei migliori esercizi conseguiti dalla Società negli ultimi anni.

Per quanto riguarda i dati patrimoniali, il capitale investito netto di Enav, pari a 1.490,4 milioni di euro, ha registrato un decremento di 250,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2011 imputabile sia alle variazioni intervenute nel capitale immobilizzato che sul capitale di esercizio, ed è coperto per l'86,5% dal capitale proprio e per il restante 13,5% dall'indebitamento finanziario netto.

Il capitale immobilizzato, che ammonta a 1.437,5 milioni di euro, registra un decremento netto di 20,1 milioni di euro dovuto agli ammortamenti rilevati nel periodo superiori agli investimenti realizzati, come effetto del contenimento attuato in questi ultimi anni sul piano degli investimenti rispetto all'ingente piano realizzato negli esercizi trascorsi.

Il capitale di esercizio, che si attesta a 92,9 milioni di euro, si è ridotto di 230,2 milioni di euro, come risultato dell'effetto combinato dei seguenti principali eventi:

- minori crediti commerciali per 242,8 milioni di euro connessi principalmente all'incasso del credito vantato nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze per complessivi 361,9 milioni di euro;
- incremento netto dei crediti tributari per 49,4 milioni di euro in particolare per effetto del credito IVA richiesto a rimborso per complessivi 32,6 milioni di euro e del credito IRES connesso al recupero delle maggiori imposte versate negli esercizi precedenti per 23,2 milioni di euro;
- decremento dei debiti verso i fornitori per 25,5 milioni di euro a seguito del pagamento dello scaduto e riallineamento nei tempi normali di pagamento, il tutto reso possibile grazie dall'incasso del credito vantato nei confronti del Ministero dell'economia e delle Finanze;

Il capitale proprio si attesta a 1.288,9 milioni di euro in incremento di 38,2 milioni di euro rispetto al 2011 come effetto netto tra il risultato di esercizio 2012 di 46,2 milioni di euro ed il pagamento del dividendo di 8 milioni di euro per il 2011.

Per quanto concerne il Contratto di Servizio relativo al periodo 2007-2009, si è concluso il suo iter approvativo ed è stato registrato presso la Corte dei Conti il 12 marzo 2012; il Contratto di programma è stato invece registrato, sempre presso la Corte dei Conti, il 7 Agosto 2012.

Per quanto riguarda invece i contratti di Programma e Servizio per il triennio 2010-2012, si sono svolti nel corso del mese di Aprile 2012 gli ultimi incontri tecnici

tra i rappresentanti ENAV ed i rappresentanti delle Istituzioni nazionali competenti al fine di avviare a conclusione l'iter negoziale dei suddetti contratti.

Relativamente ai crediti vantati da ENAV verso lo Stato, si rileva come la Società durante l'anno abbia incassato gran parte del credito maturato e non incassato negli anni 2007-2011, portando il credito del suddetto periodo da 422,6 milioni di euro a 60,7 milioni di euro al 31/12/12. Tali incassi hanno consentito alla Società di migliorare la propria posizione finanziaria e di ridurre il livello di indebitamento verso le banche.

Il profilo finanziario della Società ha infatti registrato un significativo miglioramento rispetto all'esercizio 2011, con una riduzione dell'indebitamento finanziario netto a complessivi 201,5 milioni di euro, rispetto ai 489,9 milioni dell'esercizio precedente. In tale contesto, l'esercizio 2012 si è contraddistinto per il perdurare di forti tensioni finanziarie per tutto il primo semestre, principalmente dovute al mancato incasso dei corrispettivi dovuti da parte dello Stato, che hanno condizionato in modo significativo la stessa operatività aziendale.

Nel corso del secondo semestre, la situazione finanziaria complessiva ha evidenziato, come sopra detto, un netto miglioramento riconducibile ai significativi incassi del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi ai Contratti di Servizio 2007-2009 e 2010-2012, per un importo complessivo di 361,9 milioni di euro - rispetto ad un credito maturato al 2011 di 422,6 milioni di euro - nonché ai benefici introdotti dalla Legge di Stabilità che, dal 1 luglio, ha *de facto* eliminato i contributi a carico dello Stato per i servizi di navigazione aerea producendo un incremento degli incassi per i servizi di terminale già dal terzo quadrimestre. Peraltro, si sottolinea che nel mese di febbraio 2013, sono stati incassati ulteriori 52,2 milioni di euro, quale quota del credito verso lo Stato relativo all'esercizio 2011.

Le maggiori disponibilità liquide hanno consentito già nel corso dell'ultimo quadrimestre, tra l'altro, di recuperare il forte debito accumulatosi con i fornitori, di far fronte al pagamento del dividendo dovuto all'Azionista, di rientrare della linea di finanziamento bancario di 100 milioni, già più volte rinnovata, dando seguito agli impegni contrattuali assunti in precedenza, nonché di rientrare su linee di credito di breve termine.

Tali operazioni di manovra finanziaria hanno consentito di ridurre notevolmente l'esposizione complessiva nei confronti delle banche, consolidando i debiti a breve

termine a 111,6 milioni di euro (301,9 milioni al 31 dicembre 2011) e quelli a medio periodo a 140 milioni di euro (180 milioni al 31 dicembre 2011). Tali operazioni traducono, peraltro, la volontà strategica di orientare progressivamente la struttura finanziaria della Società verso forme di finanziamento a medio e lungo termine da correlare sempre più a specifici progetti previsti nel Piano degli Investimenti, conservando nel contempo quella disponibilità negli affidamenti a breve termine utile per una gestione flessibile dei fabbisogni.

Tale scelta strategica è stata ulteriormente declinata già a partire dai primi mesi del 2013, sia attraverso la riqualificazione di una linea di credito a breve termine (18 mesi - 1 giorno), in scadenza a gennaio 2013, in un finanziamento a medio termine (3 anni) con riduzione dell'importo da 80 a 60 milioni, sia avviando con gli istituti di credito iniziative pilota tese ad acquisire due finanziamenti a medio e lungo termine dedicati a specifici progetti di investimento pluriennali.

Sul tema del passaggio ad ENAV del servizio della navigazione aerea degli aeroporti militari di Verona Villafranca, Roma Ciampino, Treviso S. Angelo, Rimini Miramare e Brindisi, la Società ha confermato nei tavoli istituzionali di riferimento la disponibilità a recepire le richieste avanzate dagli organi di controllo a subentrare all'Aeronautica Militare nella fornitura del servizio.

Come attività indispensabile all'acquisizione del servizio da parte della Società sui predetti aeroporti, dovrà essere tempestivamente avviata una fase di aggiornamento e modernizzazione delle dotazioni, dei sistemi e degli apparati per il controllo del volo oggi esistenti su tali aeroporti, al fine di adeguare il livello tecnologico e gli standard di qualità e sicurezza del servizio a quelli degli aeroporti attualmente gestiti dalla Società.

Inoltre, da una prima stima, la società ha ritenuto gli stanziamenti previsti dal DL 1° Luglio 2009, n. 78, coordinato con la Legge di conversione 3 Agosto 2009, n. 102, pari a 72,1 milioni di euro, adeguati per l'esecuzione degli investimenti necessari alla prima fase di adeguamento degli impianti agli standard qualitativi e di sicurezza necessari per subentrare nell'erogazione del servizio.

Nei primi mesi del 2012, Enav ha approvato il piano industriale 2012-2016 che definisce la strategia e le linee di sviluppo di medio termine e si sostanzia, a seguito di un'approfondita analisi del contesto e dello scenario di riferimento, in cinque obiettivi

strategici che di fatto costituiscono le linee di azione che la Società intende perseguire nei prossimi anni.

Per quanto riguarda il piano delle risorse umane, il dato al 31 dicembre 2012 è di 3.258 unità. Il dato complessivo finale evidenzia un decremento di 16 risorse rispetto a fine 2011, decremento che si assesta a 74 unità se confrontato con quanto pianificato in sede di budget (3.332 unità). La gestione del turn-over tra cessazioni e assunzioni è avvenuta in applicazione delle procedure aziendali per il reclutamento del personale adottate in attuazione di quanto previsto dall'art. 18, comma 2, del decreto legge 25 giugno 2008 e nel rispetto dei principi, anche di derivazione comunitaria, di trasparenza, pubblicità e imparzialità.

All'organico di ENAV si aggiunge quello della controllata Techno Sky che al 31 dicembre 2012 risulta di 827 unità, con un incremento rispetto al 2011 di 10 unità. L'organico del Consorzio Sicta è composto da 39 unità.

Gli interventi organizzativi più significativi attuati nel corso del 2012 hanno avuto come obiettivo quello di adeguare il sistema aziendale al mutato contesto economico di riferimento, in particolare per aumentare l'efficienza aziendale a fronte del passaggio dal regime del *Cost Recovery* a quello del *Performance Plan*, e di implementare una struttura che consenta un efficace governo degli interventi previsti nel Piano Industriale 2012-2016.

Anche per l'anno 2012, in linea con quanto già registrato negli ultimi anni nell'ambito delle relazioni industriali, si è avuto, la totale assenza di azioni di sciopero, la sottoscrizione, avvenuta il 23 marzo 2012, dell'accordo di rinnovo del contratto di lavoro del personale ENAV, scaduto il 31 dicembre 2011.

Si è proceduto all'aggiornamento dei documenti di valutazione dei rischi e dei piani di emergenza effettuando periodici sopralluoghi e riunioni presso le Unità Produttive previsti dalla normativa, con la redazione di appositi verbali che vengono tenuti agli atti per la consultazione dei partecipanti e dell'Autorità competente.

Infine, è stato avviato lo studio di fattibilità dell'effettuazione, presso le sedi ENAV, del piano di sorveglianza sanitaria relativamente agli accertamenti in merito alla verifica delle condizioni di alcol dipendenza e di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti.

Le ore di formazione erogate durante il 2012 da Academy sono state di 190.238, di cui 168.000 per formazione tecnico operativa (suddivisa in 71.000 ore di formazione *ab initio*, 41.000 ore di formazione avanzata, 35.000 ore di formazione per clienti esterni, 21.000 ore di formazione linguistica), 3.550 per la formazione tecnologica e 18.688 per la formazione manageriale e tecnico-amministrativa.

Progetti Formativi Integrati: il 2012 ha rappresentato l'anno di maggiore espansione verso il mercato Terzo (non Enav) per Academy. Il numero di clienti che hanno partecipato alle iniziative di Training dedicate al mercato esterno ha superato le 260 persone:

- i. 180 provenienti dalle agenzie ANS di Ucraina (UKSATSE) e Libia (LCAA)
- ii. 80 provenienti dagli Istituti Tecnici ad indirizzo Aeronautico di Ragusa (Besta), Catania (Ferrarin), Bari (Euclide) e dalla Società di Gestione Aeroportuale di Palermo (GESAP).

Il numero di ore totali di formazione è stato superiore alle 18.700.

Per quanto concerne la nuova offerta commerciale, nel corso del 2012 è stata revisionata e razionalizzata sotto forma di offerta di gruppo allo scopo di includere anche le competenze delle controllate Technosky e SICTA. La nuova offerta commerciale è stata organizzata in quattro aree principali: Consulenza Aeronautica, Formazione, Ingegneria e Servizi tecnici.

Nell'ambito dell'offerta commerciale proposta, la macro area che ha conseguito i migliori risultati in termini di contratti stipulati, fatturato e di ritorno d'immagine a livello nazionale ed internazionale è stata quella della Consulenza Aeronautica che ha visto ENAV aggiudicarsi il più importante contratto di consulenza di settore, riguardante "il miglioramento dei servizi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e della gestione del traffico aereo per l'aeroporto di Kuala Lumpur e per lo spazio aereo circostante", con il Dipartimento dell'Aviazione Civile della Malesia per un valore iniziale di 6 milioni di euro e con opzioni che prevedono il superamento dei 10 milioni di euro.

Sono inoltre rilevanti i contratti ottenuti nell'ambito dei Servizi Radiomisure, dove ENAV è diventato fornitore esclusivo dell'Aeronautica Militare Italiana e si è aggiudicata il servizio di certificazione e calibrazione dei segnali radioelettrici dei

sistemi di assistenza al volo degli aeroporti dell'intero Paese del Kenya per tre anni, per un valore superiore al milione di euro.

A seguito dell'aggiudicazione della gara in Malesia (ottobre 2012) e ad un conseguente primo posizionamento sul mercato del Sud Est Asiatico che si presenta oggi come uno dei più dinamici a livello globale, ENAV ha ritenuto di procedere alla costituzione di una specifica società di diritto malese, ENAV Asia Pacific Sdn. Bhd. La società, costituita il 22 marzo 2013, è stata appositamente creata per lo sviluppo, la produzione, la fornitura, la vendita nonché l'esportazione dei Sistemi e dei Servizi della Navigazione Aerea in Malesia e nell'area di mercato Asia Pacifico.

La scelta è parte della strategia generale del gruppo ENAV che prevede, dopo le fasi di apertura e sviluppo dei mercati, una fase di consolidamento.

In data 5 novembre 2012 è stata sottoscritta, tra le parti ENAV, SOACO e Comune di Comiso - nonché ENAC per presa visione - la Convenzione per la fornitura dei servizi di navigazione aerea da parte di ENAV presso l'aeroporto di Comiso. In conformità con le indicazioni pervenute tanto dal Ministero azionista quanto dagli organi di controllo societari, la predetta convenzione - di natura privatistica ed a titolo oneroso - reca le qualificanti cautele già segnalate come opportune dagli organi di controllo societari oltre che dal Ministero azionista a presidio della buona gestione dell'asset aziendale.

Relativamente al Piano degli investimenti, questo è aggiornato su base annuale attraverso una rimodulazione che tiene conto sia delle esigenze operative emerse in corso di anno che della situazione finanziaria aziendale. Per il periodo 2012-2014 il Piano prevede un impegno complessivo del triennio pari a 409 milioni di euro.

Il piano 2012-2014, predisposto in un momento di sfavorevole congiuntura a livello internazionale, con flessione del traffico aereo gestito e l'introduzione del nuovo Performance Plan a livello Europeo, ha previsto un contenimento della spesa particolarmente concentrato sul primo anno di vigenza con precedenza agli interventi essenziali dell'Area Operativa legati agli adeguamenti alle nuove normative, al completamento dei programmi di innovazione tecnologica avviati nell'ultimo biennio in accordo alle *road-map* europee, all'evoluzione del sistema ATM nazionale orientato verso la nuova piattaforma comune europea, in linea con gli obiettivi del programma SESAR.

Con riferimento ai progetti di investimento attivati negli anni precedenti si evidenzia che, nel corso del 2012, a seguito dell'intervenuto de-finanziamento dell'investimento riguardante l'ammodernamento tecnologico infrastrutturale dell'aeroporto Falcone-Borsellino di Palermo da parte dell'Autorità di Governo, per la non immediata cantierabilità delle opere, ENAV ha risolto il contratto con Selex Sistemi Integrati S.p.A. (ora Selex ES S.p.A.).

Quanto alle notorie vicende giudiziarie, che hanno coinvolto anche ex organi di vertice e dirigenti di ENAV oltre che dell'appaltatore SELEX Sistemi Integrati (oggi SELEX ES) e terzi, di cui alla precedente relazione, ed in connessione con le quali la Società ha già adottato iniziative cautelative, proseguono in diverse fasi i relativi procedimenti penali, in merito ai quali pure ENAV valuterà le più opportune iniziative a tutela del buon diritto della stessa.

Le indagini preliminari nei confronti della Società per l'ipotesi di cui all'art. 25 D. Lgs. 231/2001, rilevata la mancanza di uno degli elementi costitutivi dei criteri di imputazione oggettiva, ovvero l'interesse o il vantaggio da parte della Società, si sono concluse con l'emissione di decreto di archiviazione da parte del Pubblico Ministero ai sensi dell'art. 58 D. Lgs. 231/2001.

Nell'ambito del procedimento, poi oggetto di patteggiamento, a carico di SELEX Sistemi Integrati per responsabilità ai sensi del D. Lgs. 231/2001, è stata accettata la proposta da parte di SELEX di corrispondere in favore di ENAV la somma di un milione di euro a titolo di risarcimento del solo danno morale ed all'immagine alla Società procurato dalle condotte oggetto di contestazione in sede penale nei confronti di Selex per i profili rilevanti ai sensi del D.Lgs. 231/2001. Tale risarcimento è stato incamerato senza pregiudizio di ogni successiva azione o pretesa da parte di ENAV per ogni diverso profilo oggettivo e soggettivo.



## **ACRONIMI E GLOSSARIO**

<b>ACC</b>	<b>Area Control Center – Centro di controllo regionale</b>
<b>AENA</b>	<b>Aeropuertos Espanole y Navegacion Aerea</b>
<b>AFIS</b>	<b>Aerodrome Flight Information Service</b>
<b>AIP</b>	<b>Aeronautical information Publication –Pubblicazione Informazioni Aeronautiche</b>
<b>AIRPROX</b>	<b>Parola codice usata per designare una Aircraft proximity –Uno degli inconvenienti di diversa gravità per il potenziale rischio di collisione</b>
<b>AIS</b>	<b>Aeronautical Information Service – Servizio di informazioni aeronautiche</b>
<b>AISAS</b>	<b>AIS Automated System</b>
<b>AMI</b>	<b>Aeronautica Militare Italiana</b>
<b>AMS</b>	<b>Alenia Marconi System</b>
<b>ANSP</b>	<b>Aeronautical national Service Providers</b>
<b>ANSV</b>	<b>Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo</b>
<b>AOIS</b>	<b>Automated operational Information System</b>
<b>AOP</b>	<b>Area operativa</b>
<b>APATSI</b>	<b>Airport ATS Interface – Programma europeo per l’aumento della capacità di traffico negli aeroporti</b>
<b>APP</b>	<b>Approach Control Service/Office – Servizio di controllo di avvicinamento o ufficio di avvicinamento</b>
<b>ARO-MET</b>	<b>ATS Reporting Office – Metereology – Ufficio Informazioni dei servizi del traffico aereo e metereologia</b>
<b>ATC</b>	<b>Air traffic Control – Controllo del traffico aereo</b>
<b>ATFM</b>	<b>Air Traffic Flow management – gestione dei flussi di traffico aereo- Funzione centralizzata da EUROCONTROL a Bruxelles</b>
<b>ATM</b>	<b>Air traffic management</b>
<b>ATS</b>	<b>Air Traffic Service –Servizi del traffico aereo ; comprendono ATC, FIS, AIS, ALS, etc.</b>
<b>AU</b>	<b>Amministratore Unico</b>
<b>AVL</b>	<b>Aiuti Visivi luminosi</b>
<b>BCA</b>	<b>Benefit Cost Analysis – Analisi Costo/Benefici</b>
<b>BTP</b>	<b>Buoni del Tesoro Poliennale</b>
<b>CAA</b>	<b>Civil Aviation Authority</b>
<b>CANSO</b>	<b>Civil Air Navigation Services organisation</b>
<b>CE</b>	<b>Commissione Europea</b>
<b>CFMU</b>	<b>Central Flow Management Unit – Unità centralizzata per la gestione dei flussi di traffico</b>
<b>CIP</b>	<b>Convergence and Implementation Programme – Programma di convergenza ed implementazione</b>
<b>CIPE</b>	<b>Comitato interministeriale per la Programmazione Economica</b>
<b>CNS</b>	<b>Comunicazione Navigazione Sorveglianza</b>
<b>COTS</b>	<b>Commercial Off the Shelf</b>
<b>CTR</b>	<b>Control Zone – Zona di controllo di avvicinamento</b>
<b>CTT</b>	<b>Coefficiente di tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in terminale</b>
<b>CUT</b>	<b>Coefficiente Unitario di tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta</b>
<b>CWP</b>	<b>Controller Working Position</b>

<b>DATA LINK</b>	<b>Collegamento Dati</b>
<b>DCAC</b>	<b>Department of Civil Aviation of Cyprus</b>
<b>DFS</b>	<b>Deutsche Flugsicherung GmbH (Germania)</b>
<b>DME</b>	<b>Distance measuring Equipment – Apparato misuratore di distanza</b>
<b>DNM</b>	<b>Directorate Network Management (EUROCONTROL)</b>
<b>DNV</b>	<b>Det Nerske Veritas</b>
<b>DSNA</b>	<b>Direction des Services de la Navigation Aerienne (Francia)</b>
<b>DUR</b>	<b>Determined Unit Rate</b>
<b>EATCHIP</b>	<b>European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme – Programma Europeo di Armonizzazione ed Integrazione dei sistemi di assistenza al volo</b>
<b>EATMN</b>	<b>European Air Traffic management network</b>
<b>EATMS</b>	<b>European ATM System - Sistema europeo per l'ATM</b>
<b>ECAC</b>	<b>European Civil Aviation Conference – Conferenza europea dell'aviazione civile</b>
<b>EGNOS</b>	<b>European Geostationary Navigation Overlay System</b>
<b>ENAC</b>	<b>Ente Nazionale per l'Aviazione civile</b>
<b>ENAV</b>	<b>ENAV SPA – Spcoetà Italiana responsabile dei servizi della navigazione aerea</b>
<b>EOIG</b>	<b>EGNOS Operators Infrastructure Group</b>
<b>ESA</b>	<b>European Space Agency</b>
<b>ESSP</b>	<b>European Satellite Services Provider</b>
<b>EUROCONTROL</b>	<b>Organizzazione Internazionale per la sicurezza della navigazione aerea</b>
<b>EWA</b>	<b>EGNOS Working Agreement</b>
<b>FAA</b>	<b>Federal Aviation Administration</b>
<b>FAB</b>	<b>Functional Airspace Block</b>
<b>FBS</b>	<b>Fall Back System</b>
<b>FDP</b>	<b>Flight Data Processing</b>
<b>FIR</b>	<b>Flight Information Region – Regione Informazioni Volo</b>
<b>FIS</b>	<b>Flight Information Service – Servizi di Informazione Volo</b>
<b>FL</b>	<b>Flight Level</b>
<b>FSS</b>	<b>Flight Service Station – Stazione del servizio informazioni volo</b>
<b>GAT</b>	<b>General Air Traffic</b>
<b>GATE TO GATE</b>	<b>Da cancello di partenza a cancello di arrivo</b>
<b>GNSS</b>	<b>Global Navigation Satellite System – Sistema globale di navigazione satellitare</b>
<b>GPS</b>	<b>Global Positioning System</b>
<b>HCAA</b>	<b>Hellenic Civil Aviation Authority</b>
<b>IANS</b>	<b>Institute Air Navigation Service</b>
<b>ICAO</b>	<b>International Civil Aviation Organization – Organizzazione Internazionale dell'aviazione civile</b>
<b>IEEE</b>	<b>Institute Electrical Electronics Engineers</b>
<b>IFR</b>	<b>Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale</b>
<b>ILS</b>	<b>Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale</b>
<b>IP</b>	<b>Implementation Package</b>
<b>IPR</b>	<b>Intellectual property Rights</b>

<b>ISO</b>	<b>International organization for Standardization</b>
<b>LRST</b>	<b>Local Runway Safety Team</b>
<b>LSSIP</b>	<b>Local Single Sky Implementation Plan</b>
<b>MATS</b>	<b>Malta Air traffic Services Ltd</b>
<b>MATSE</b>	<b>Ministres of Trasport on ATS in Europe – Conferenza Master Control Centre</b>
<b>MCC</b>	<b>Master Control Centre</b>
<b>MED</b>	<b>Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)</b>
<b>MRT</b>	<b>Multi radar tracking</b>
<b>NANSC</b>	<b>Navigation Air Navigation Service Company (Egitto)</b>
<b>NATO</b>	<b>North Atlantic Treaty Organization</b>
<b>NDB</b>	<b>Non Directional radio beacon</b>
<b>NORACON</b>	<b>North European and Austrian Consortium</b>
<b>OACA</b>	<b>Office de l'Aviation Civile et des Aeroports (Tunisia)</b>
<b>OAT</b>	<b>Operative Air traffic</b>
<b>OLDI</b>	<b>On Line Data Interchange</b>
<b>PATM</b>	<b>Prestazioni ATM (ENAV)</b>
<b>PDR</b>	<b>Premio di Risultato</b>
<b>PNS</b>	<b>Procedure Negoziare Singole</b>
<b>PPN</b>	<b>Piano di Performance Nazionale</b>
<b>PSA</b>	<b>Prova Simulazione e Addestramento</b>
<b>RADAR</b>	<b>Radio Detecting and Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimut rispetto alla stazione</b>
<b>RADAR PRIMARIO</b>	<b>Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riglessi da un'oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo</b>
<b>RADAR SECONDARIO</b>	<b>Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta</b>
<b>RDP</b>	<b>Radar Data Processing</b>
<b>RF</b>	<b>Radio frequenze</b>
<b>RIMS</b>	<b>Ranging Integrity Monitoring Stations</b>
<b>RM</b>	<b>Radiomisure</b>
<b>RNAV</b>	<b>Area Nav – navigazione d'area</b>
<b>RTO</b>	<b>Registro tecnico operativo</b>
<b>SES</b>	<b>Single European Sky</b>
<b>SESAR</b>	<b>Single European Sky ATM Research</b>
<b>SESAR JU</b>	<b>Sesar Joint Undertaking</b>
<b>SICTA</b>	<b>Sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo</b>
<b>STN</b>	<b>Sistema di Telegestione Nazionale</b>
<b>SW</b>	<b>Software</b>
<b>T/B/T/</b>	<b>Terra/Bordo/Terra</b>
<b>TFR</b>	<b>Trattamento di fine rapporto</b>
<b>TMA</b>	<b>Terminal Control Area – Area terminale di controllo</b>
<b>TWR</b>	<b>Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d'aeroporto</b>
<b>UCM</b>	<b>Unified Change Management</b>
<b>UDS</b>	<b>Unità di servizio</b>

<b>UE</b>	<b>Unione Europea</b>
<b>UIR</b>	<b>Upper Information region</b>
<b>UO</b>	<b>Unità Operativa</b>
<b>VHF</b>	<b>Vey High Frequency</b>
<b>VOR VHF</b>	<b>Omnidirectional radio range – Radiosentiero Omnidirezionale in VHF</b>
<b>VPN</b>	<b>Virtual Private network</b>