



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 2013

Relatore: Presidente Angelo Buscema

Ha collaborato per l'istruttoria e l'analisi gestionale la Dr.ssa Daniela Redaelli



La

Corte dei Conti

in

Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza del 20 gennaio 2015;

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 2013, 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 Angelo Buscema 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 2013**;

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa all'esercizio 2013 è risultato che:

1. l'esercizio al 31 dicembre 2013 di ENAV spa si è chiuso con un utile di esercizio pari a 50,5 milioni di euro, in aumento di 4,3 milioni rispetto all'anno 2012 che era pari a 46,2 milioni di euro, per l'effetto combinato del risparmio conseguito sui costi e per l'aumento dei ricavi (circa il 1,3%);
2. il valore della produzione ha registrato un incremento di € 10.208.433 passando da € 853.456.107 del 2012 ad € 863.664.540 del 2013;
3. i costi della produzione sono diminuiti di € 16.972.031 (da € 785.874.410 del 2012 ad € 768.902.379 del 2013), soprattutto per riduzione degli ammortamenti e svalutazioni;
4. il capitale investito netto è stato pari a 1.379,1 milioni di euro registrando un decremento di circa 111,2 milioni di euro rispetto al 2012 dovuto sia alle variazioni intervenute nel capitale immobilizzato che sul capitale di esercizio;
5. il capitale proprio si attesta a 1.298,8 milioni di euro in incremento di 9,9 milioni di euro rispetto al 2012 come effetto netto tra il risultato di esercizio di 50,5 milioni di euro, la riduzione delle riserve per 25,6 milioni di euro ed il pagamento del dividendo di 15 milioni di euro;
6. la gestione finanziaria complessiva ha evidenziato un miglioramento di 39,6 milioni di euro riconducibile all'incasso del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, per un importo complessivo di 78,2 milioni di euro e all'incasso del credito IVA richiesto a rimborso per 29,8 milioni di euro;
7. è stato avviato il processo di privatizzazione della società con la previsione dell'alienazione di una quota fino al 49% della partecipazione del capitale sociale;

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;

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 2013 - 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.

RELATORE
Angelo Buscema

PRESIDENTE
Ernesto Basile

Depositata in segreteria il 30 gennaio 2015

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di **ENAV S.p.A.**, per l'esercizio finanziario 2013.

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. Techno SKY S.r.l.

2. ENAV Asia Pacific

C) LE CERTIFICAZIONI ENAV

D) IL RAPPORTO STATO – ENAV

1. I contratti di programma e di servizio

E) IL PIANO INDUSTRIALE 2012-2016

II – L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

A) LA SICUREZZA: attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea. La sicurezza operativa, 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

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 2013 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. Sesar Deployment
6. Coflight
7. 4-flight
8. Aireon

D) GLI INVESTIMENTI

1. Il Piano degli investimenti 2013-2015
 - 1.1 Principali interventi previsti nel piano 2013-15
 - 1.2 Aspetti finanziari del piano 2013-15
 - 1.3 Principali interventi effettivamente attivati nel 2013
 - 1.4 Sviluppo dei sistemi informativi gestionali
2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2014-2016
 - 2.1 Il Piano degli investimenti 2014-2016
 - 2.2 Principali interventi previsti

E) LE RISORSE UMANE, LE RELAZIONI INDUSTRIALI, LA FORMAZIONE, IL CONTENZIOSO DEL LAVORO E LA PRIVACY

1. Evoluzione della consistenza 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

G) IL CONTENZIOSO

H) 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 2013

- 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 - 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

V - INIZIATIVE DI PRIVATIZZAZIONE

VI - CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Acronimi e Glossario

PREMESSA

Nella precedente relazione (Atti parlamentari, XVII Legislatura, Doc XV n. 98) 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 2012.

Nella presente relazione – inerente all'esercizio 2013 ed aggiornata sui fatti di rilievo fino a metà del 2014– 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, infine, 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.

L'Amministratore Unico in carica è stato nominato, con incarico affidato, 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% e, pertanto, pari a complessivi Euro 454.812.

Avuto riguardo alle modifiche normative introdotte con Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 24 dicembre 2013, n. 166, recante il Regolamento relativo ai compensi per gli amministratori con deleghe delle società controllate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, emanato ai sensi dell'articolo 23-bis del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché da ultimo dal decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito con modificazioni dalla Legge 23 giugno 2014, n. 89, l'Amministratore Unico, anche in considerazione del modello di *governance* con organo monocratico in essere, ha autonomamente determinato di sospendere – a far tempo dal 1° aprile 2014 - la percezione del compenso allo stesso spettante nella qualità, in attesa delle determinazioni ovvero delle indicazioni del Dicastero azionista in merito alla quantificazione dell'emolumento stesso.

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.

A seguito della nomina nel novembre 2011 del predetto organo amministrativo monocratico, nella persona dell'allora Direttore Generale della Società, è stata disposta la confluenza del ruolo e delle funzioni della Direzione Generale in quelle dell'Amministratore Unico; successivamente, nel novembre 2012, l'organo amministrativo ha ripristinato, con decorrenza dal 1° dicembre 2012, la posizione del Direttore Generale individuato, in continuità rispetto al passato e in coerenza con l'attenzione riservata al core business della Società, nell'allora Responsabile dell'Area Operativa.

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 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, anche 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.

Da ultimo l'Assemblea ha nominato, in data 19 settembre 2014, il nuovo Consiglio di Amministrazione per il triennio 2014/2016 nelle persone del Presidente e di due componenti.

Nel corso della stessa Assemblea l'Azionista ha dichiarato che *"il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intendono oggi adottare una delibera che assicuri il ripristino della piena operatività della società mediante il rinnovo del Consiglio di Amministrazione. Al fine di assicurare una più completa governance della società, i Ministeri - nel corso di una assemblea da tenere nei prossimi giorni anche in forma totalitaria - intendono ampliare il Consiglio di Amministrazione fino al numero massimo previsto statutariamente provvedendo alla nomina degli ulteriori amministratori, tra i quali il nuovo amministratore delegato di ENAV. Nelle more di tale ulteriore deliberazione, il Consiglio di Amministrazione oggi nominato dovrà assicurare il compimento di ogni atto necessario a garantire una piena ed ordinata operatività aziendale, assumendo, ove necessario, le eventuali opportune delibere di delega di specifici poteri gestionali al personale direttivo della Società"*.

A distanza di circa sei mesi dalla predetta Assemblea l'Azionista non ha ancora provveduto al sopraindicato ampliamento.

Per quanto riguarda l'organo di controllo, 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 del 10% rispetto al compenso riconosciuto ai precedenti componenti l'organo di controllo, come previsto 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, 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 e Societari 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 2013 e nei primi mesi del 2014 vanno nella direzione della continuità finalizzata all'efficientamento aziendale in linea con i principi del Performance Plan e con le evoluzioni del contesto normativo e regolamentare in cui la società si trova ad operare. Nello specifico, gli interventi più rilevanti hanno riguardato:

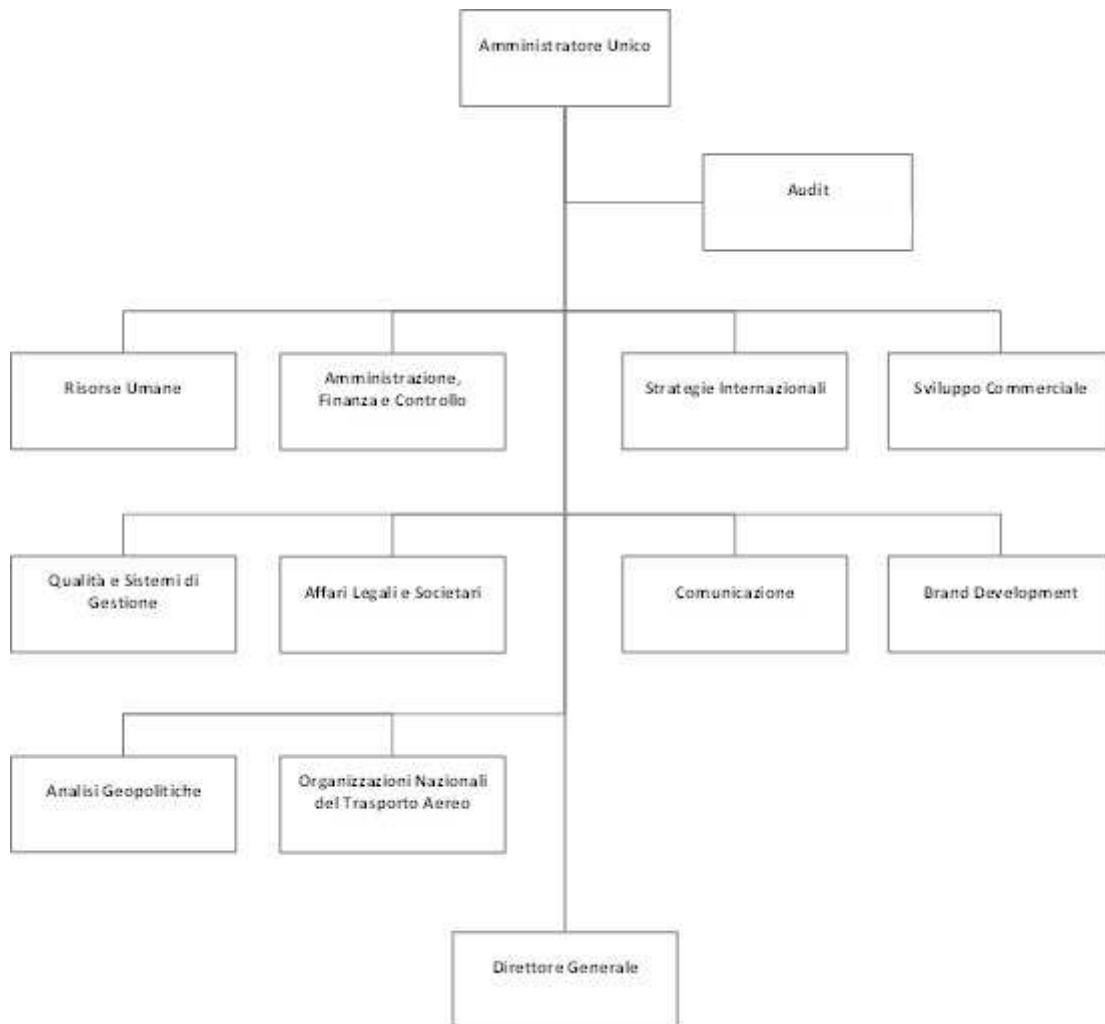
1. La riorganizzazione dell'Area Operativa (rinominata il 31 marzo 2014 in "Direzione Servizi Navigazione Aerea") attraverso anche la riclassificazione dei centri aeroportuali in sei tipologie distinte e il loro accentramento a diretto riporto della funzione Operazioni di Aeroporto;

2. La riorganizzazione dell'Area Tecnica, al fine di conseguire una maggiore efficienza nella progettazione degli investimenti di competenza anche in considerazione degli obblighi derivanti dalla normativa vigente in materia di appalti pubblici e sicurezza sul lavoro.
3. La riorganizzazione della funzione Academy, passata a operare alle dirette dipendenze del Direttore Generale, al fine di garantire una sempre maggiore focalizzazione sul *core business* aziendale dei processi di formazione relativi ai servizi della navigazione aerea e l'integrazione dei programmi di addestramento operativo e *on the job training*, erogati dai centri aeroportuali, agli elevati standard formativi definiti dalla Funzione.
4. La riorganizzazione della funzione Audit e l'estensione delle attività di competenza nei confronti anche di Techno Sky e SICTA.
5. Nel 2013 la funzione Comunicazione è stata riorganizzata in due settori: Ufficio stampa e Comunicazione interna. la Comunicazione si è concentrata sulle attività core dell'informazione: la comunicazione verso il personale, le relazioni con i mass-media e soprattutto il consolidamento della presenza nel web, anche attraverso l'utilizzo dei principali social media. Per quanto concerne l'Ufficio Stampa, nei primi mesi del 2014 è stato dato ampio risalto al tema della privatizzazione, mentre durante il corso di tutto il 2013 è stato dato adeguato supporto all'azione commerciale, evidenziando i risultati raggiunti dell'Azienda sul mercato estero.
6. Le attività di contenzioso e di consulenza legale della Società sono assicurate, direttamente ovvero per il tramite di strutture dipendenti, dalla Funzione Affari Legali e Societari, posta al diretto riporto dell'Amministratore Unico. Per effetto di recente disposizione organizzativa, la Funzione Affari Legali e Societari è attualmente strutturata nei settori: Consulenza Legale e Contenzioso, Legale Internazionale, Istituzioni Pubbliche e Societario. La Funzione Affari Legali e Societari, con il relativo settore Consulenza Legale e Contenzioso, provvede ad assicurare il supporto giudiziale e stragiudiziale nelle materie di competenza con otto risorse interne (un dirigente e sette altri avvocati), di cui cinque 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 e Societari viene gestito secondo una modalità di patrocinio diretto ovvero di patrocinio con professionisti esterni specialisti nelle materie oggetto di giudizio.

Alle dipendenze della Funzione Affari Legali e Societari 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).

Infine la funzione Affari Legali e Societari - insieme al settore Societario assicura l'assistenza e la consulenza legale in materia di diritto societario nonché il presidio degli adempimenti connessi al funzionamento degli organi societari, garantendo il supporto all'organo amministrativo e al collegio sindacale ed il coordinamento con il magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo

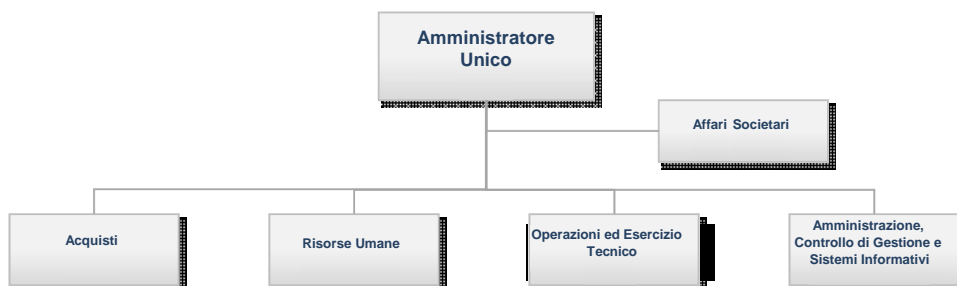


Organigramma di ENAV S.p.A. al 01 aprile 2014

1. Techno Sky S.r.l.

Società partecipata al 100% da ENAV dal 2006, è responsabile della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo italiano. La società fornisce servizi tecnico-operativi e manutentivi a 41 sistemi radar, 95 centri di telecomunicazione, 76 sistemi meteo, 5 *visual aid systems* (AVL), 198 sistemi di ausilio alla navigazione e 71 sistemi software per il Controllo del Traffico Aereo negli impianti gestiti da ENAV.

Nel corso del 2013 e dei primi mesi del 2014 è proseguito il processo di riorganizzazione di Techno Sky, mediante interventi che hanno riguardato sia le Strutture centrali che quelle territoriali. Nello specifico, nell'ottica di un sempre maggiore rafforzamento della *governance* di Gruppo, è stata riorganizzata a livello generale la funzione Operazioni ed Esercizio Tecnico, anche a seguito della riallocazione "in service" presso ENAV delle attività relative alla Gestione della Qualità Operativa e al conseguimento e mantenimento delle certificazioni di settore.



Organigramma Techno Sky S.r.l. al 01 aprile 2014

2. ENAV Asia Pacific

E' una società partecipata al 100% da ENAV con sede a Kuala Lumpur (Malesia) inaugurata nel 2013 con l'obiettivo di migliorare le prestazioni dei clienti del sud est asiatico attraverso la fornitura di servizi dedicati.

ENAV Asia Pacific rappresenta l'avamposto commerciale del gruppo ENAV nel Sud est Asiatico e nella più vasta regione dell'Asia Pacifico.

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 queste specifiche aree geografiche.

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.

Nell'ultimo anno si è dotata di procedure interne di trasparenza amministrativa e gestionale e sta per essere accreditata come fornitore del governo Malese attraverso il Ministero delle Finanze.

ENAV Asia Pacific ha operato nell'ultimo anno in tre direzioni principali: il pieno supporto al progetto in corso con la Direzione dell'Aviazione Civile Malese (DCA), le attività di *reselling* verso la DCA, considerato un cliente chiave, e l'apertura di nuovi mercati; sono state, inoltre, curate le relazioni con l'Indonesia, Thailandia, Singapore, Filippine, Myanmar e Cina.

C) LE CERTIFICAZIONI ENAV

Nel mese di giugno 2013, a fronte dell'esito positivo delle attività di sorveglianza condotte da ENAC nel biennio 2011-2013, ENAV ha ottenuto il terzo rinnovo della certificazione "Single European Sky" quale fornitore di servizi di navigazione aerea. In particolare, ENAC ha effettuato 29 audit (7 nel 2011, 16 nel 2012 e 6 nel primo semestre del 2013), sia sugli enti operativi sia sulle strutture centrali.

In tali audit ENAV ha dimostrato il continuo soddisfacimento dei requisiti previsti nel Regolamento (UE) n. 1035/2011, 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 (ATS, MET, AIS e CNS).

Nel mese di maggio 2013, ENAV ha ottenuto da ENAC la certificazione quale organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo, ai sensi del Regolamento ENAC Procedure Strumentali di Volo.

Nel mese di gennaio del 2014 ENAV ha inoltre ottenuto il secondo rinnovo della certificazione da parte di ENAC per operare come "Training Organisation" sulla base del Regolamento (UE) N. 805/2011 della Commissione del 10 agosto 2011, che stabilisce norme dettagliate in materia di licenze e di taluni certificati dei controllori del traffico aereo e l'estensione dello stesso anche al training degli Operatori FIS in accordo al Regolamento ENAC "Licenza di operatore del Servizio Informazioni Volo (FIS)" e del personale addetto alla fornitura dei servizi metereologici in accordo al Regolamento ENAC "Requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi metereologici per la navigazione aerea".

Relativamente alla certificazione dei Sistemi di Gestione della Qualità e della Sicurezza delle Informazioni, in data 19 dicembre 2013, l'Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL - Business Assurance ha concluso positivamente la prima verifica di mantenimento della certificazione ISO 9001 e della certificazione ISO/IEC 27001 di ENAV.

Per quanto riguarda la flotta aerea di Radiomisure, ENAV è stata oggetto di audit specifici per verificare il mantenimento del "Certificato di Approvazione per l'impresa per la gestione della navigabilità continua", del "Certificato di Approvazione delle imprese di manutenzione" e del "Certificato di Operatore di Lavoro Aereo" per voli diretti ad effettuare rilevamenti ed osservazioni, quest'ultimo propedeutico al mantenimento della "Licenza di esercizio di lavoro aereo" relativa a voli per rilevamenti e osservazioni.

In data 19 dicembre 2013, l'Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL - Business Assurance ha concluso positivamente anche la prima verifica di mantenimento della certificazione ISO 9001 di Techno Sky.

A fine 2013, Techno Sky ha, inoltre, ottenuto da parte di DNV GL - Business Assurance la certificazione ai sensi del "Regolamento (CE) N. 303/2008 della Commissione del 2 aprile 2008 che stabilisce, in conformità al Regolamento (CE) n. 842/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, i requisiti minimi e le condizioni per il riconoscimento reciproco della certificazione delle imprese e del personale per quanto concerne le apparecchiature fisse di refrigerazione, condizionamento d'aria e pompe di calore contenenti taluni gas fluorurati ad effetto serra".

Per quanto riguarda la certificazione ISO 9001 del Consorzio SICTA, nei primi mesi del 2013, è stata effettuata la verifica di conversione da parte dell'Organismo di

Certificazione DNV GL – Business Assurance al termine della quale ha emesso, in data 8 Marzo 2013, il nuovo certificato. In data 19 dicembre 2013, nel corso del citato audit combinato con ENAV e Techno Sky è stata effettuata, quindi, da DNV GL – Business Assurance la prima verifica di mantenimento, allineando così la data di scadenza del certificato a quelle di ENAV e Techno Sky.

D) IL RAPPORTO STATO – ENAV

1. I contratti di programma e di servizio

Per quanto concerne i Contratti di Programma e di Servizio per il triennio 2010-2012 e 2013-2015, i contenuti sono stati definiti a seguito di raccordo con 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 consolidati i testi dei contratti e dei relativi allegati ed inviati ai Ministri competenti.

Contratto 2010-2012

Oneri relativi all'anno 2010 e oneri relativi agli anni 2011 e 2012:

1) **Oneri per servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta sia nazionale che internazionale forniti dalla Società ai voli esentati** ai sensi dell'art. 9 del Regolamento (CE) n. 1794/2006 e del decreto interministeriale n. 227/T del 28 dicembre 2007:

2010	€ 15.912.438,57;
2011	€ 26.138.835;
2012	€ 16.504.078.

2) **Oneri per Servizi di assistenza alla navigazione aerea in terminale sia nazionale che internazionale forniti dalla Società ai voli esentati** ai sensi dell'art. 9 del Regolamento (CE) n. 1794/2006 e del decreto interministeriale n. 227/T del 28 dicembre 2007:

2010	€ 1.391.217,77;
2011	€ 2.289.697;
2012	€ 1.561.916.

3) **Oneri per servizi di assistenza alla navigazione aerea in terminale ai voli nazionali ed internazionali, resi negli aeroporti di competenza ENAV**, ai sensi del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modifiche, dalla legge 5 maggio 1989, n.160 e così come modificato dall'art. 11-sexies della legge 2 dicembre 2005, n. 248:

2010	€ 97.189.114,44 di cui € 66.678.508,48 per gli "aeroporti minori" ed € 30.510.605,96 per gli "aeroporti maggiori";
2011	€ 105.486.198 di cui € 72.991.182 per gli "aeroporti minori" ed € 32.495.016 per gli "aeroporti maggiori";
2012	€ 55.427.543 di cui € 38.449.582 per gli "aeroporti minori" ed € 16.977.961 per gli "aeroporti maggiori".

4) **Oneri per servizi di assistenza alla navigazione aerea in terminale resi, negli aeroporti di competenza ENAV, ai voli nazionali e comunitari, soggetti all'abbattimento tariffario del 50%**, o della diversa misura stabilita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'art. 5, comma 5, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n.160, così come modificato dall'art. 11-sexies della legge 2 dicembre 2005, n. 248:

2010	€ 29.083.759,84 di cui € 15.581.973,18 per voli nazionali ed € 13.501.589,55 per voli comunitari;
2011	€ 35.669.940 di cui € 18.265.665 per voli nazionali ed € 17.404.275 per voli comunitari;
2012	€ 18.535.414 di cui € 9.683.563 per voli nazionali ed € 8.851.851 per voli comunitari.

Con riferimento agli oneri 2010 è da aggiungere l'importo di € 6.343,12, relativo a pagamenti effettuati da ENAV ad Eurocontrol, per conto delle Amministrazioni dello Stato, per fatture riguardanti l'assistenza fornita da altri Paesi agli aeromobili della Polizia di Stato e della Guardia di Finanza.

5) **Oneri diretti a compensare ENAV per i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e per garantire la sicurezza operativa**, ai sensi dell'art. 11 *septies* della legge 2 dicembre 2005, n. 248:

2010	€ 30.000.000;
2011	€ 30.000.000;
2012	€ 30.000.000.

Contratto 2013-2015

Oneri stimati relativi agli anni 2013, 2014 e 2015:

1) **Oneri per servizi di navigazione aerea in rotta sia nazionale che internazionale forniti dalla Società ai voli esentati** ai sensi dell'art. 9 del Regolamento (CE) n. 1794/2006, così come successivamente modificato dal Regolamento (UE) n. 1191/2010 della Commissione e abrogato a partire dal 01 Gennaio 2015 dal Regolamento (UE) n. 391 del 3 maggio 2013, nonché ai sensi del decreto interministeriale n. 227/T del 28 dicembre 2007.

2013	€ 12.020.000;
2014	€ 12.080.000;
2015	€ 12.220.000.

2) **Oneri per servizi di navigazione aerea in terminale sia nazionale che internazionale forniti dalla Società ai voli esentati** ai sensi dell'art. 9 del Regolamento (CE) n. 1794/2006, così come successivamente modificato dal Regolamento (UE) n. 1191/2010 della Commissione e abrogato a partire dal 01 Gennaio 2015 dal Regolamento (UE) n. 391 del 3 maggio 2013, nonché ai sensi del decreto interministeriale n. 227/T del 28 dicembre 2007.

2013	€ 12.020.000;
2014	€ 12.080.000;
2015	€ 12.220.000.

3) **Oneri diretti a compensare ENAV per i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e per garantire la sicurezza operativa**, ai sensi dell'art. 11 *septies* della legge 2 dicembre 2005, n. 248:

2013	€ 30.000.000;
2014	€ 30.000.000;
2015	€ 30.000.000.

Relativamente ai crediti vantati da ENAV verso lo Stato, la Società durante l'anno ha incassato gran parte del credito, maturato e non incassato negli anni 2011-2012, portando il credito del suddetto periodo da 89,5 milioni di Euro a 11,3 milioni di Euro.

Relativamente al tema della performance economica, a decorrere dal 1° gennaio 2012, lo schema regolatorio individuato dal Contratto di Programma 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.

E) IL PIANO INDUSTRIALE 2012-2016

Nel corso del 2013 si è sviluppata la realizzazione del piano industriale e dei cinque imperativi strategici in esso delineati nei quali si è voluto comunque ribadire come la *Safety* venga considerata come principio ispiratore nella definizione delle strategie, degli obiettivi e delle priorità ad ogni livello.

Il Piano identifica dunque i seguenti 5 imperativi strategici:

- a. 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*;
- b. differenziare l'offerta per garantire maggior coerenza con l'evoluzione della domanda e ottimizzare i processi commerciali e di *customer care*;
- c. rafforzare il processo di controllo e approvazione degli investimenti, garantendo piena coerenza con gli obiettivi aziendali;
- d. garantire elevati livelli di *cost excellence* anche su processi e attività a supporto del core business;
- e. 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 imperativi strategici hanno determinato lo sviluppo del Piano Operativo, del Piano delle Risorse Umane, del Piano degli Investimenti e del Piano Economico-Finanziario e l'intero piano è stato declinato in trentasei progetti chiave, portati avanti con il contributo di tutte le strutture aziendali interessate, coordinate da un Program Manager appositamente nominato, che informa periodicamente il Vertice Aziendale sul grado di avanzamento delle diverse iniziative. Le attività sono in fase di realizzazione, conformemente ai tempi ed alle modalità previste nel Piano.

I progetti di maggiore rilevanza strategica, sono stati:

- i progetti volti a sostenere ed innalzare i ricavi, quali: gli studi di differenziazione delle tariffe, lo sviluppo commerciale sul mercato terzo sia di ENAV che di Techno Sky e le attività internazionali;
- i progetti finalizzati all'efficientamento dei costi di esercizio attraverso, da un lato, l'ottimizzazione delle strutture di staff e operativa con la gestione degli esuberi e la riduzione dei costi di manutenzione, e dall'altro la riduzione dei costi esterni non strumentali; i progetti relativi agli investimenti, attraverso l'ottenimento di finanziamenti, soprattutto europei, l'adozione di un approccio strategico alla gestione degli *asset* infrastrutturali e lo sviluppo di un sistema di monitoraggio dell'avanzamento economico finalizzato ad ottimizzare l'allocazione delle risorse finanziarie aziendali.

II - L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

A) LA SICUREZZA: attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea. La sicurezza operativa, 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, non è solo un obiettivo fondamentale del *core business* di ENAV ma è la *mission* fondamentale della società. Attraverso il *Safety Management System*, ENAV opera per garantire sia il contenimento dei rischi associati alla fornitura dei servizi di navigazione aerea, sia la sicurezza delle operazioni di volo (incolumità di persone e beni trasportati dagli operatori aerei), quanto la tutela, più in generale, di persone e cose che potrebbero subire danni correlati ad un livello inadeguato di sicurezza nella gestione del traffico aereo.

Questa prioritaria assunzione è declinata nella *Safety Policy* aziendale. La *Safety Policy* è l'atto formale con cui il vertice della Società rende pubblica la propria *Safety mission* e il proprio impegno nel garantire l'individuazione, la valutazione e la limitazione di tutti i rischi inerenti la sicurezza delle operazioni di gestione del traffico aereo.

La Società, costantemente impegnata a migliorare i propri livelli di prestazione elaborando e attuando idonee strategie e piani d'azione riesce ad assicurare un elevato livello prestazionale ed una puntuale conformità agli standard nazionali ed internazionali.

Per meglio definire l'attività di gestione della *Safety* dell'anno 2013 è utile delineare, almeno a grandi linee, il quadro entro il quale le performance societarie hanno dovuto commisurarsi.

La condizione economica sfavorevole in cui il settore dell'aviazione versa ormai dal 2009 continua ad essere un elemento condizionante in cui ENAV, anche nel 2013, ha dovuto fare i conti nel fornire i propri servizi, con l'ennesima riduzione del traffico aereo ed, in particolare, aeroportuale. Il 2013 ha, infatti, registrato una ulteriore flessione dei voli assistiti: -2,4% (1.524.034 voli IFR/GAT) rispetto al 2012. E' proseguita la riduzione dei movimenti aeroportuali, sia sui maggiori scali nazionali (Fiumicino -7,4%, Malpensa -9,4%, Linate -9,3%, Venezia -6,7%, Bergamo -7,2%,

Bologna -7,1%, Napoli -11%), sia e soprattutto sugli aeroporti a basso traffico (con riduzioni di voli quasi sempre a doppia cifra).

In relazione alle aree a forte sviluppo aeronautico (ad esempio East e Far-East) risulta maggiormente in crescita l'utilizzo di porzioni di spazio precedentemente non saturate a livello europeo. La variabilità delle correnti di traffico, influenzate anche da fattori esogeni, determinano incertezza e complessità nelle configurazioni operative delle torri di controllo e delle sale radar che, sempre più, a fronte di una generale e complessiva riduzione dei movimenti assistiti, devono fronteggiare e mantenere elevati standard qualitativi attraverso la concentrazione della domanda in specifiche giornate e fasce orarie.

In un tale contesto, che è quindi necessario inquadrare le attività poste in essere da ENAV per la *Safety*, a partire da quelle che negli anni hanno garantito l'indispensabile opera di valutazione, monitoraggio e mitigazione dei rischi.

Pur nel complesso, e non favorevole, scenario qui esposto, i numeri della *Safety* di ENAV hanno comunque tenuto il loro andamento positivo nelle 3 aree- chiave di segnalazione previste 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 2013, le segnalazioni totali di inconvenienti di *Safety* a contributo ATM, sono state 104 (nel 2012 erano state 114), tra le quali 38 quelle con carattere di significatività della riduzione della separazione.

L'andamento positivo della *performance* di *Safety Management System* rappresenta il frutto anche dell'integrazione dei processi di *Safety* con quelli tecnico operativi.

In relazione al coinvolgimento del personale, va osservato che ENAV (le cui performance in tale ambito risultano le migliori tra i sei maggiori *Service Provider* europei) ha affidato dal 2010 ad EUROCONTROL (organizzazione europea per la *Safety* nei servizi di navigazione aerea), una verifica del grado di *Safety Culture* percepito dai propri dipendenti, con una lunga campagna di *survey* di Funzioni ed enti operativi, con l'individuazione di specifiche aree di miglioramento e punti di forza.

Nell'ottica della prosecuzione di tali attività è stato predisposto un *Safety Action Plan* con la previsione di circa 70 azioni di miglioramento, trasversali a tutte le funzioni aziendali, tutte completate, implementate o avviate nel 2013.

L'ENAV ha anche sviluppato una metodologia di analisi del rischio che aiuta a identificare le realistiche relazioni di causa effetto che le interazioni tra le varie componenti del sistema funzionale. Tale progetto è stato finora sviluppato presso l'ACC di Roma e, a terminata la fase di *assessment*, sarà applicato anche sugli altri

Enti in cui viene fornito il Servizio di Controllo del Traffico Aereo; già nel 2013 tale analisi di rischio è stata resa anche ad altri ANSP, tra i quali l'Autorità malese (per l'ACC e l'aeroporto di Kuala Lumpur) e l'aeroporto di Dubai International.

Nel 2013 sono state effettuate circa 225 Valutazioni di *Safety* inerenti modifiche al sistema funzionale ATM (nei primi 5 mesi del 2014 ne risultano effettuate ulteriori 90).

2. La qualità dei servizi di navigazione aerea

Di seguito vengono riportati i dati relativi agli indicatori di qualità.

➤ **Capacità ATC**

Nel 2013, in Italia, i voli assistiti sono stati 1.524.034, in diminuzione (-2,4%) rispetto al dato del 2012 (1.561.809 voli) ed ancora meno di quanto assistito nel 2009. La valutazione di lungo periodo, (1.327.474 voli nel 2002 vs 1.524.034 del 2013) conferma, tuttavia, la tendenza positiva (+14,80% 2013 vs 2002) anche se in riduzione rispetto al 2012.

Nel 2013 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, che hanno rimodulato la loro offerta. Nonostante una leggera ripresa del traffico aereo in sorvolo (+2,9%), la stabilità dei voli internazionali (in arrivo/partenza da nostri aeroporti) e la significativa riduzione dei collegamenti interni (-7,7%) hanno attestato la media giornaliera dei voli assistiti nel 2013 ad un valore inferiore (4.171) rispetto a quello del 2012 (4.269) e del 2011 (4.385). Valore comunque inferiore anche a quello registrato nel 2009.

La flessione del traffico aereo ha comportato la necessità di intervenire sulla capacità offerta e sul dimensionamento dei team operativi. ENAV ha infatti ricercato l'ottimizzazione delle configurazioni delle sale operative e delle torri di controllo ma ciò si è potuto 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 2013, sono rimasti sostenuti.

Il picco giornaliero massimo del 2013 si è registrato il 10 agosto con 6.054 voli assistiti (erano stati 6.115 nel 2012 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 da ENAV ANSP civile.

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

Per ciò che 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 2013 confermano la positiva gestione operativa di ENAV. Enav anche nel 2013 ha pienamente raggiunto il target previsto dallo schema incentivante del Piano di Performance Nazionale conseguendo il massimo dell'incentivo economico previsto (8 milioni di euro), avendo registrato un valore di ritardo medio per volo in rotta inferiore a 0,003 minuti/volo.

Complessivamente, i voli ritardati hanno subito per motivi imputabili al “Sistema Italia” un totale di 95.185 minuti di ritardo (103.581 nel 2012 e 174.167 nel 2011) con un valore di ritardo medio per volo in rotta pari a 0,06 minuti/volo (0,07 nel 2012 e 0,11 nel 2011).

Anche nel 2013, con questa *performance* operativa, ENAV si conferma ai primi posti, sul piano della “qualità del servizio”, tra i principali *service provider* europei.

➤ **L'efficienza dei voli**

Nel 2013, oltre al consolidamento dell'attività aziendale a supporto dei clienti (identificate nelle compagnie di navigazione aerea) nel corso dell'anno ENAV ha anche posto in essere una serie di attività mirate allo sviluppo di una gestione del traffico aereo ecosostenibile in linea con le deliberazioni della 37° Conferenza dell'ICAO, gli obiettivi dell'ATM Master Plan Europeo e gli 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 2013 ha attuato le azioni previste nel proprio *Flight Efficiency Plan (FEP)*, che, ormai dal 2008, è sia il piano che raccoglie 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 2014

Il perdurare della crisi economico-finanziaria nell'Europa e nell'Italia, ha determinato una revisione delle stime di traffico aereo che, a livello europeo, si prevede in leggera crescita. Sulla base dei dati disponibili al 30 aprile 2014, l'andamento dei voli IFR/GAT, anche per l'Italia, sembra essere positivo per tutto il 2014 (+1,44% al 30 aprile) e 2015, anno in cui il trend positivo potrebbe essere confermato.

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

La security si conferma una delle aree di massima attenzione per il mantenimento degli standard di sicurezza nell'erogazione dei servizi della navigazione aerea, in linea con l'evoluzione del quadro normativo internazionale e nazionale in materia e con la necessità della protezione delle infrastrutture critiche vitali per il Paese e per la salvaguardia della vita, dell'incolumità personale e dei diritti fondamentali dei cittadini.

A seguito dell'approvazione della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri recante gli indirizzi per la protezione cibernetica e la sicurezza informatica nazionale, ENAV ha sottoscritto con il Dipartimento Informazioni per la Sicurezza della Repubblica una convenzione attuativa ed ha avviato una consistente evoluzione della propria piattaforma di *governance* centralizzata della sicurezza delle informazioni operative, anticipando le linee fondamentali del Quadro Strategico Nazionale per la sicurezza dello spazio cibernetico e del conseguente Piano di attuazione di cui ai Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 gennaio 2014.

Nel 2013 il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni, per il quale è intervenuta la conferma del certificato ISO 27001, è stato esteso ad ambiti cruciali dell'organizzazione e lo sviluppo dei processi a presidio di questo importante dominio ha coinciso con il sempre più attivo raccordo con autorità civili e militari per la protezione del personale, delle infrastrutture e dei dati, in attuazione delle previsioni del Regolamento UE 1035/2011.

Le funzionalità del *Security Operation Center* sono sempre più integrate con la sicurezza fisica, nel cui contesto ENAV ha continuato nell'opera di completamento del suo assetto difensivo, avviando altresì l'evoluzione delle piattaforme di controllo

accessi, antintrusione e videosorveglianza, destinate a sfruttare le potenzialità della rete E-Net, rendendo più efficiente la matrice tecnologica di sorveglianza: attività che ha permesso la razionalizzazione dei presidi di vigilanza armata all'esito di una gara europea con effetti dal 1 novembre 2013.

➤ **Salute e sicurezza sul luogo di lavoro per l'anno 2013**

L'articolazione territoriale nella gestione della sicurezza del lavoro in Azienda, oggetto negli ultimi anni di variazioni organizzative, finalizzate a razionalizzarne l'attività e le competenze, ha consentito un'efficace attività di monitoraggio dell'applicazione delle misure di prevenzione e protezione adottate e degli adempimenti legislativi, proponendo tempo per tempo gli interventi necessari per gestire le eventuali non conformità.

Nel corso del 2013 sono proseguite regolarmente le attività di monitoraggio ambientale (ad esempio illuminamento, rumore, qualità dell'aria, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti), e di quelle di monitoraggio del radon e delle sorgenti radiogene.

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 professionali; i corsi sono stati sostenuti dai Vigili del Fuoco, quelli di primo soccorso dai medici competenti.

Nel corso del 2013 è continuata l'attività di consultazione e di coinvolgimento dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza unitamente al processo di sviluppo della cultura della sicurezza all'interno dell'Azienda.

Anche nel periodo in esame, come di consueto, sono stati aggiornati i Documenti di Valutazione dei Rischi di cui all'art.26 del d.lgs 81/08 e s.m.i., effettuando periodici sopralluoghi e le riunioni presso le Unità Produttive previste dalla normativa, con la redazione di appositi verbali che vengono tenuti agli atti per la consultazione dei partecipanti e dell'Autorità competente.

Nel corso del 2013 è stata introdotta una specifica procedura aziendale SGQ-P-NMSL.1.1 relativa alla gestione delle segnalazioni di Rischio Potenziale per la Salute e la Sicurezza nei luoghi di lavoro.

B) LA NORMATIVA COMUNITARIA E I PIANI DI PERFORMANCE

1. Il Piano di Performance nazionale e gli obiettivi

Il 2013 è stato il secondo anno di applicazione del Piano di Performance nazionale previsto dalla normativa sul Cielo Unico Europeo (*Single European Sky*), di cui ai Regolamenti comunitari n.691/2010 e n.1794/2006 (emendato dal Regolamento

n. 1191/2010) che ha disciplinato il sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea.

Detto Piano ha delineato le azioni e stabilito gli obiettivi da raggiungere nel corso del periodo di riferimento (2012-2014) per la fornitura dei predetti servizi.

Per il primo periodo di riferimento, e quindi anche per il 2013, il Piano di Performance Nazionale prevede sia il monitoraggio di alcuni indicatori nelle aree dell'ambiente e della *Safety*, sia 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

Come sopra menzionato, il Piano di Performance Nazionale prevede per il 2013 il raggiungimento di obiettivi di efficienza di rotta nell'area dell'efficienza economica.

L'indicatore di riferimento è rappresentato dalla *Determined Unit Rate (DUR)* ovvero dal "tasso unitario medio determinato per servizi di navigazione aerea di rotta" ed è espresso dal rapporto tra i costi determinati, classificati secondo quanto indicato dalla normativa comunitaria ed espressi in termini reali (valori 2009), ed il traffico previsto per l'anno in esame.

Si ricorda che detto indicatore si differenzia dalla tariffa applicata ai vettori, la cui base costi prende invece in considerazione i *balance* degli anni precedenti i quali vanno ad aggiungersi ai costi determinati, il tutto espresso in termini nominali.

3. Il risultato conseguito da ENAV nel 2013 in termini di efficienza economica di rotta

L'entrata in vigore dello schema di prestazioni previsto dalla normativa comunitaria ha introdotto, per il provider, due nuovi elementi di rischio gestionale legati sia al traffico (meccanismo del cd. "*traffic risk sharing*") sia ai costi (meccanismo del cd. "*cost risk sharing*").

L'innalzamento del livello di rischio gestionale ha, pertanto, richiesto ad ENAV, anche per il 2013, l'adozione di tutte le azioni necessarie finalizzate, nei limiti del possibile, a limitarne gli impatti sulla Società in un anno caratterizzato dalla contemporanea presenza di un contesto macroeconomico complesso e da un andamento del mercato che ha registrato ancora una volta un segno negativo.

Infatti, anche nel 2013, l'andamento dell'economia europea e nazionale ha registrato una sensibile stagnazione dei consumi i cui pesanti impatti hanno

interessato tutti i settori produttivi, non ultimo il settore del trasporto aereo il quale, nel nostro Paese, ha rilevato una generale flessione della domanda, evidenziando un calo dei passeggeri (-1,9%) nonché una riduzione dei collegamenti (-6%).

Ad uno scenario già di per sé difficile, nel corso dell'anno si sono associati gli effetti legati alla situazione di instabilità del principale vettore operante nello spazio aereo nazionale, il quale ha registrato una riduzione di circa il 13%, della propria operatività sugli scali nazionali, con inevitabili ripercussioni sulla domanda e sui ricavi della Società.

Gli effetti di uno scenario così complesso si sono tradotti, nel corso del 2013, in una contrazione dello 0,3% del traffico di rotta complessivo, espresso in unità di servizio, determinata da un significativo calo del traffico nazionale commerciale, il quale ha registrato un risultato del -8,0% in termini di unità di servizio, parzialmente compensata dal traffico internazionale commerciale in aumento (+2,4%).

La valenza dell'andamento del traffico è amplificata dallo schema comunitario il quale, come sopra anticipato, prevede un meccanismo di *traffic risk sharing* tra il fornitore di servizi alla navigazione aerea e le compagnie aeree.

Si ricorda, infatti, che il meccanismo di condivisione del rischio sul traffico, stabilisce che lo scostamento tra le previsioni di traffico, espresse 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, siano ripartite tra provider e compagnie. Il meccanismo di *traffic risk sharing* 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 dei livelli di traffico di rotta registrato nel corso del 2013 ha pertanto generato un calo di circa il 7,6% in termini di unità di servizio rispetto a quanto pianificato per lo stesso anno nel Piano di Performance.

	2013
Unità di servizio pianificate nel PPN	8,781
Unità di Servizio di consuntivo	8,117
Variazione %	-7,6

(UdS in milioni)

La flessione registrata in termini di unità di servizio si è tradotta in un calo complessivo dei ricavi del provider di circa 41 milioni di Euro la cui quota a carico della

Società, a seguito dell'applicazione del meccanismo di ripartizione del rischio, è di 19,9 milioni di Euro, mentre la quota di rischio a carico del mercato (ovvero recuperata attraverso la tariffa) è di 21,1 milioni di Euro.

Tuttavia, l'efficientamento sui costi di rotta operato da ENAV nel corso del 2013, ha consentito di limitare significativamente gli effetti in conto economico delle perdite correlate al meccanismo di condivisione del rischio sul traffico. ENAV, infatti, ha registrato nell'anno in esame una riduzione dei costi della produzione, a parità di perimetro, di circa l'8% rispetto a quanto fissato nel Piano di Performance.

Tale sforzo appare più apprezzabile in considerazione dei potenziali impatti derivanti sul risultato dell'Azienda derivanti dall'applicazione del dettato normativo comunitario, il quale stabilisce che l'efficienza (o inefficienza) sui costi resti a carico del bilancio del provider.

ENAV è infatti riuscita, seppure in uno scenario, macroeconomico e di traffico, ancora negativi, a raggiungere comunque l'obiettivo di efficienza economica di rotta (DUR) fissato per il 2013 nel Piano di Performance Nazionale, confermando, al contempo, valori elevati nel livello di *Safety* e qualità del servizio offerto.

Inoltre, per il secondo anno consecutivo, l'applicazione della normativa in materia di prestazioni ha portato, quali effetti positivi sul risultato aziendale, sia la possibilità di recuperare, attraverso la tariffa, la differenza tra l'inflazione pianificata e quella di consuntivo (che, calcolata in ottemperanza al dettato normativo, ammonta a 8,2 milioni di euro), sia il bonus riconosciuto per aver ottenuto un livello di ritardo per volo assistito inferiore all'obiettivo assegnato (8 milioni di Euro).

Il secondo effetto positivo è generato dall'applicazione del meccanismo incentivante sulla capacità, relativamente all'obiettivo ad essa correlato circa il livello medio dei ritardi ATFM per i voli in rotta, continuando la Società a far registrare la massima puntualità. Infatti, in considerazione che il target stabilito nel Piano di Performance Nazionale era di 0,14 minuti di ritardo ATFM per i voli in rotta si comprende l'importanza del risultato raggiunto da ENAV che, all'interno dello spazio aereo dove i servizi della navigazione aerea sono erogati da ENAV agli oltre 1,5 milioni di voli IFR/GAT assistiti, ha registrato il valore medio del ritardo ATFM per i voli in rotta è stato pari a 0,003 min/volo per un totale di soli 4.297 minuti di ritardo ATFCM.

C) LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

Il trasporto aereo, oltre ad essere caratterizzato da una necessaria armonizzazione normativa e tecnico-operativa, si fonda su una molteplicità di attività e attori strettamente correlati e cooperanti a livello regionale e globale. I confini nazionali, infatti, sono sempre meno significativi 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 assunte sempre più a livello internazionale: servizi e infrastrutture dell'ATM saranno sempre più gestiti da organizzazioni transnazionali.

All'interno di questo scenario, ENAV ha saputo cogliere l'opportunità di crescita legata all'avvio di un processo di internazionalizzazione, impegnandosi tempestivamente 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, la Società ha assicurato la sua partecipazione strategica alle organizzazioni europee ed internazionali istituzionalmente coinvolte, attivando anche una serie di collaborazioni volte a rafforzare la posizione e la strategia della stessa ENAV a livello internazionale.

1. Il quadro di riferimento

In ambito europeo, l'adozione del quadro normativo *Single European Sky* (SES) ha modificato radicalmente il contesto dei servizi di *Air Traffic Management* e ha avviato 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 stabilito un nuovo quadro normativo 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*.

Nel corso dell'anno 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, con il potenziamento di alcuni elementi che rappresentano i punti di forza dei due pacchetti precedenti, quali il ruolo della Commissione Europea, la centralizzazione della produzione normativa e il riconoscimento della centralità del Network a livello operativo e tecnico per il miglioramento delle performance con 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 ha proseguito nel 2013 in una attiva partecipazione alle consultazioni che si svolgono in ambito europeo sui possibili scenari che porteranno all'evoluzione del *Single European Sky II plus*. Detta attività rappresenta un'opportunità unica per la modernizzazione del sistema continentale, che dovrà passare attraverso la forte spinta 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.

Il progetto FAB BLUE MED, promosso e coordinato da ENAC ed ENAV con il finanziamento della Commissione Europea, è tra i più significativi a livello europeo e mira alla creazione di un esteso Blocco Funzionale di Spazio Aereo nell'area centro/sud-orientale del Mediterraneo, con il coinvolgimento di Stati non comunitari, quali l'Albania, la Tunisia e l'Egitto.

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 con l'aggiunta di EUROCONTROL, nonché 25 Partner Associati per un totale di circa 2000 esperti presenti in 23 diversi paesi.

La partecipazione diretta a detto programma può consentire alla Società un utile orientamento per le scelte strategiche correlate alla progettazione e gestione dei sistemi ATM di nuova generazione, salvaguardando i già cospicui investimenti messi in campo per garantire agli utenti internazionali e al Paese un servizio sempre all'avanguardia, sicuro ed efficiente.

Il Programma di lavoro proseguirà 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

L'A6 è un'alleanza di alcuni tra i maggiori fornitori di servizi per la navigazione aerea europei: Aena (Spagna), DFS (Germania), DSNA (Francia), ENAV (Italia), NATS (Regno Unito) e Noracon, un consorzio composto da Austro Control (Austria), Avinor (Norvegia), EANS (Estonia), Finavia (Finlandia), IAA (Irlanda), LFV (Svezia) e Naviair (Danimarca). L'80% dei voli europei sorvolano lo spazio aereo dei paesi che compongono l'A6 che controlla anche il 72% degli investimenti in infrastrutture europee di gestione del traffico aereo. Di recente anche PANSO, l'ANSP polacco, è diventato parte del raggruppamento A6.

L'A6 partecipa al processo di modernizzazione dell'infrastruttura ATM europea che è al centro del programma SESAR. Tutti i suoi membri condividono l'obiettivo di creare un sistema ATM di nuova generazione, interoperabile, perfettamente integrato e responsabile dal punto di vista ambientale. Il disegno, lo sviluppo e l'implementazione del nuovo sistema porteranno contributi essenziali alla crescita economica europea. L' A6 è stata creata nel 2007 con l'obiettivo di garantire che i Fornitori dei servizi della Navigazione Aerea avessero una voce autorevole in SESAR - il programma nato per progettare e implementare un nuovo sistema europeo di gestione del traffico aereo - pilastro tecnologico per la realizzazione del Cielo Unico Europeo.

A seguito della volontà comune dei membri del gruppo A6 la cooperazione, inizialmente nata come un'alleanza informale, è stata resa salda con la sottoscrizione nel giugno 2011 di un Memorandum di Cooperazione, che ha stabilito in via formale il nuovo quadro di cooperazione e di coordinamento e la struttura ad esso dedicata.

Tutto ciò ha permesso agli A6 di rafforzare il proprio ruolo e di affermarsi sempre più come interlocutore chiave fra le maggiori istituzioni e *stakeholders* europei nella definizione delle nuove strategie per il raggiungimento degli obiettivi definiti dal *Single European Sky*.

5. Sesar Deployment

SESAR Deployment è un nuovo sistema tecnologico dell'ATM europeo che è diretto a consentire l'introduzione concreta di quanto finora prodotto dalle fasi di ricerca e sviluppo e di pianificazione europea.

E' previsto che la realizzazione di tale sistema sia guidata da un consorzio industriale, promosso da ENAV, e del quale faranno parte gli ANSP (A6), gli aeroporti e

le linee aeree, che dovranno assicurare gli investimenti per la modernizzazione del sistema ATM europeo; detto consorzio svilupperà attività di implementazione, attraverso una partecipazione diretta degli stakeholder operativi alla definizione, all'esecuzione e al monitoraggio del programma di *deployment* europeo (*Deployment Programme*).

6. Coflight

In linea con SESAR, il Sistema FDP di nuova generazione realizzato in collaborazione tra ENAV, DSNA e skyguide e sviluppato dal Consorzio Industriale "Thales - Selex Sistemi Integrati" 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.

Lo sviluppo del Programma prevede, oltre all'integrazione di Coflight in 4-Flight, che il futuro sistema ATM di rotta di ENAV entri in esercizio a partire dal 2015.

Basato sulle specifiche dell'eFDP di EUROCONTROL, Coflight rappresenta un'evoluzione importante sia a livello operativo che tecnologico, fornendo funzioni altamente avanzate quali la predizione della traiettoria in 4D (calcolata considerando il peso dell'aeromobile al decollo, le direttive delle compagnie aeree e le intenzioni del pilota), un nuovo meccanismo di interoperabilità basato sullo scambio del Flight Object con altre ATSU (*Air Traffic Service Units*) e l'integrazione con i servizi Data-Link.

7. 4-flight

Il Programma 4-flight è il risultato dell'integrazione/evoluzione di Coflight, il cui obiettivo è quello di sviluppare congiuntamente tra ENAV e DSNA una nuova piattaforma tecnologica ATM basata sui concetti operativi di SESAR.

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

8. Aireon

Nel novembre 2013 ENAV è divenuto partner del primo sistema satellitare globale per la gestione del traffico aereo con un investimento di 61 milioni di dollari per l'acquisto del 12,5% di AIREON, l'azienda statunitense del gruppo IRIDIUM che

entro il 2018 realizzerà il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo.

ENAV è entrata nel capitale di AIREON in partnership con il service provider canadese NAV CANADA, che detiene il 51% delle quote, e con i service provider irlandese IAA e danese NAVIAIR con il 6% ciascuno mentre il 24,5% resta ad IRIDIUM. L'accordo prevede, inoltre, che ENAV avrà un ruolo chiave nello sviluppo del servizio verso i service provider dell'area mediterranea e del Sud-est asiatico dove è già presente con la controllata di Kuala Lumpur ENAV Asia Pacific.

I primi satelliti della nuova piattaforma di sorveglianza dedicata al controllo e alla gestione del traffico aereo saranno lanciati già a partire dal 2015 e il servizio sarà pienamente operativo entro la fine del 2017; con una costellazione di 66 satelliti orbitanti, si renderà possibile conoscere identità, posizione e quota di un qualsiasi velivolo in tutto il globo, incluse aree oceaniche, desertiche e polari, attualmente prive di sorveglianza e quindi di controllo attivo dei voli.

Gli obiettivi resi possibili con detta tecnologia sono il potenziamento del traffico aereo, l'ottimizzazione delle le rotte e il conseguimento di elevatissimi livelli di sicurezza e di efficienza del volo.

D) GLI INVESTIMENTI

1. Il Piano degli investimenti 2013-2015

Attraverso gli interventi pianificati nel piano investimenti del triennio 2013-2015, ENAV ha confermato la posizione di rilievo conseguita nel contesto del trasporto aereo grazie soprattutto alle impegnative politiche di investimento attuate negli anni precedenti, anticipando in larga misura 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 (2012-2014) in termini di:

- rimodulazioni rese necessarie a seguito di esigenze emerse nel corso della fase realizzativa;
- introduzione degli interventi previsti per il 2015.

Il Piano degli Investimenti 2013-2015 evidenzia interventi per un importo contrattuale complessivo pari a 383 milioni di euro, indicativamente ripartiti nel corso del triennio come segue:

2013	2014	2015	TOTALE
135 M€	124 M€	125 M€	383 M€

Valori arrotondati

che già rappresenta una flessione di oltre il 6% rispetto al piano triennale 2012-14, pari a 409 M€.

Tale contenimento è stato effettuato principalmente attraverso:

- differimento di spesa delle esigenze meno prioritarie e non collegate alla sicurezza;
- semplificazione delle esigenze, includendo nel piano solo le parti essenziali;
- la ridefinizione di uno standard tecnologico per aeroporti minori, allineato alle effettive necessità del traffico svolto e non in base a coerenza tecnologica con gli altri aeroporti;
- sostanziale eliminazione del "General Contracting", con articolazione degli interventi su più affidatari specializzati ed incremento del lavoro interno di coordinamento da parte Area Tecnica;
- maggiore utilizzo degli affidamenti *in-house* verso Techno Sky.

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 2013-15, inoltre, considera gli effetti sulla pianificazione conseguenti a varie importanti decisioni assunte nel 2012 e 2013.

1. La risoluzione di alcuni contratti quali: ammodernamento dell'aeroporto di Palermo, ADS-B (unitamente alla non attivazione dei Lotti 2, 3 e 4), multilaterazione di Bergamo e Venezia, ammodernamento Parma.
2. La cancellazione e riavvio, su profili di spesa più contenuti, del programma 4-Flight 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 provenienti dai programmi risolti sono stati destinati ad altri interventi previsti dal piano.

1.1 Principali interventi previsti nel piano 2013-15

La pianificazione 2013-2015 è in linea con le politiche di ammodernamento e mantenimento tracciate dal Piano 2012-2014, con un ulteriore contenimento delle spese, come sopra descritto.

Tra gli interventi di maggior rilievo che sono stati previsti figurano:

- la estensione della vita operativa del SATCAS, con lo sviluppo di componenti *4Flight-ready*;
- la riemissione della gara programma di sviluppo della nuova piattaforma nazionale "*4 Flight*", con aggiudicazione effettuata a fine 2013;
- il completamento del programma "Data Link 2000+";
- il completamento dell'ampliamento infrastrutturale dell'ACC di Roma;
- la ristrutturazione di Torre e Blocco Tecnico a Ronchi dei Legionari;
- l'ammodernamento della automazione TWR Bologna;
- la sostituzione di radioassistenze di rotta e di aeroporto;

- l' ammodernamento della rete di comunicazioni di emergenza;
- la razionalizzazione dei centri di monitoraggio NOC e SOC della rete E-Net;
- l' ammodernamento del radar di Verona;
- l' adeguamento di alcune piattaforme di progettazione carte ostacoli;
- la ristrutturazione della TWR di Fiumicino.

1.2 Aspetti finanziari del piano 2013-15

La sostenibilità dell'impegno contrattuale che è stato presentato, coniugando 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 relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani ed ancora non conclusi, che, al 31 dicembre 2012, era pari a circa 328 milioni di euro. Sulla base delle stime formulabili, tale obbligazione, unitamente ai nuovi interventi previsti nel Piano degli Investimenti 2013-2015, dovrebbe produrre nel triennio di riferimento un avanzamento economico delle opere in termini di fatturato complessivamente pari a circa 465 milioni di euro. L'avanzamento delle opere realizzate afferisce per circa il 68% al portafoglio dei contratti già in essere al 31 dicembre 2012 e per circa il 32% ai nuovi investimenti previsti per il triennio 2013-2015.

La Società ha quindi valutato la sostenibilità sul piano finanziario dei suddetti investimenti nei singoli anni di piano che sarà costantemente controllata in relazione allo scenario macro economico di riferimento, nonché al rispetto dei vincoli e/o obiettivi attualmente previsti di indebitamento finanziario netto dell'Azienda.

1.3 Principali interventi effettivamente attivati nel 2013

Al 31 dicembre 2013, relativamente agli investimenti del piano approvato a gennaio 2013, sono stati avviati programmi per circa 135 milioni di euro, in linea col budget iniziale. Tra gli interventi più rilevanti attivati figurano:

- l'aggiudicazione dell'accordo quadro per lo sviluppo della nuova piattaforma nazionale "4 Flight";
- l'aggiudicazione della gara europea per la fornitura di radioassistenze;
- l' ammodernamento del sistema di Automazione TWR Bologna e le modifiche ai sistemi per la riorganizzazione degli spazi aerei;

- la prosecuzione dell'adeguamento su ulteriori 4 aeroporti dei sistemi meteo aeroportuali all'emendamento ultimo ICAO;
- la realizzazione di una nuova HMI per i controllori per il servizio Data Link di prossima attivazione sul territorio nazionale;
- l'ammodernamento del sistema radio di Palermo;
- la realizzazione di un nuovo sistema di rilevamento *windshear* sempre a Palermo;
- la attivazione della realizzazione del Centro Servizi 2, nell'ambito dell'ampliamento infrastrutturale dell'ACC di Roma;
- l'adeguamento di alcune piattaforme di progettazione carte ostacoli.

1.4 Sviluppo dei sistemi informativi gestionali

Nel corso dell'anno 2013 sono stati ultimati, ovvero avviati, importanti progetti in ambito dei sistemi informativi gestionali. In particolare:

- è stato rinnovato il servizio di connettività della rete gestionale di ENAV avviando la integrazione della infrastruttura di rete con la controllata Techno Sky;
- è stato avviato l'*upgrade* dei *server* centrali del SIG con nuova tecnologia *blade*;
- è stata avviata la Implementazione di una nuova piattaforma di *asset management* e *Service Management*.

Sono inoltre stati avviati:

- l'*assessment* per l'evoluzione delle piattaforme ERP Oracle alla nuova R12;
- l'evoluzione dei sistemi informativi gestionali del personale nell'ambito del Progetto ESPER;
- la realizzazione di un Sistema per la gestione del patrimonio territoriale, immobiliare e tecnologico;
- la realizzazione di modifiche evolutive del Registro Tecnico Operativo ACC.

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

2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2014–2016

2.1 Il Piano degli investimenti 2014–2016

In considerazione soprattutto della citata sfavorevole congiuntura internazionale, il vertice *aziendale*, il 10 settembre 2013 ha avviato il processo per la definizione di un nuovo piano degli investimenti richiedendo una razionalizzazione e ulteriore ottimizzazione degli investimenti relativi ai livelli di spesa salvaguardando ovviamente quelli legati ad aspetti di sicurezza o di cogenza normativa.

Il Piano degli Investimenti 2014-2016 evidenzia interventi per un importo contrattuale complessivo pari a 342 milioni di euro, indicativamente ripartiti nel corso del triennio come segue:

2014	2015	2016	TOTALE
121 M€	121 M€	100 M€	342 M€

che rappresenta una flessione di oltre il 10% rispetto al piano triennale 2013-15, pari a 383 M€.

2.2 Principali interventi previsti

La pianificazione 2014-2016 è in linea con le politiche di ammodernamento e mantenimento tracciate dal Piano 2013-2015 e al contempo con linee di risparmio significative. Tra gli interventi di maggior rilievo che si prevede di avviare figurano:

- la estensione vita operativa del SATCAS, con lo strumento di gestione dei conflitti di traffico a medio termine, in collaborazione con DSNA;
- l'avvio del programma di sviluppo della nuova piattaforma nazionale "4-flight";
- l'avvio dei programmi di sostituzione del SATCAS negli APP, TWR e nei sistemi di backup;
- la sostituzione dei radar di superficie di Linate e, negli anni seguenti, di Malpensa e Fiumicino;
- il completamento della sorveglianza a terra degli aeroporti di Bologna, Torino, Venezia e Bergamo;
- la realizzazione adeguamenti elettrici presso l'ACC di Padova;
- la ristrutturazione della TWR di Fiumicino;
- la ristrutturazione di Torre e Blocco Tecnico a Ronchi dei Legionari;
- l'adeguamento e la messa a norma di varie centrali elettriche aeroportuali;

- la sostituzione di radioassistenze di rotta e di aeroporto;
- il rifacimento delle LAN degli ACC;
- la sostituzione dei VCS di ACC con nuovi a standard VoIP;
- l'ammmodernamento dei servizi TLC operativa su vari aeroporti;
- la razionalizzazione dei centri di monitoraggio NOC e SOC della rete E-Net;
- l'adeguamento di sistemi meteo aeroportuali all'ultimo emendamento ICAO su piattaforma Techno Sky;
- la implementazione di sistemi atti a consentire una sostanziale ottimizzazione del carico manutentivo (c.d. "Nuova Manutenzione"), atta a consentire una riduzione dei costi di esercizio;
- l'ammmodernamento di infrastrutture e sistemi su APT militari in transito;
- la realizzazione della sala prove a Ciampino.

E) LE RISORSE UMANE, LE RELAZIONI INDUSTRIALI, LA FORMAZIONE, IL CONTENZIOSO DEL LAVORO E LA PRIVACY

1. Evoluzione della consistenza del personale

L'andamento dell'organico relativo all'esercizio 2013 ha registrato un incremento di 72 unità (+7 rispetto al budget previsto), dovuto a:

- sostituzione delle uscite dei CTA e formazione di nuovi CTA che ha portato al dicembre 2013 l'organico dei CTA a 1.847 unità (+17 rispetto al 12/2012);
- ricambio qualitativo del personale amministrativo/supporto e di controllo.

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

	31/12/2012	31/12/2013
Dirigenti	67	68
Quadri	363	346
Impiegati	2.828	2.916
Consistenza finale al 31 dicembre	3.258	3.330

ORGANICO PER FUNZIONI E CATEGORIA PROFESSIONALE AL 31 DICEMBRE 2013

FUNZIONI	DIR	CTA		EAV		MET		ORM		TEC		INF		AMM		Totale	
		Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri
AMMINISTRATORE UNICO														2		2	0
ACADEMY	3	15	2	1		1				4		1		16	3	41	5
AUDIT	1													9	2	10	2
AMMINISTRAZIONE, FINANZA E CONTROLLO	5	1	1							1	1	2	1	74	17	83	20
AFFARI SOCIETARI	1													4	1	5	1
AFFARI LEGALI	1													11	3	12	3
RISORSE UMANE	9									5	2	6	2	114	20	134	24
QUALITA E SISTEMI DI GESTIONE	1									7				3	1	11	1
COMUNICAZIONE	1													9		10	0
STRATEGIE INTERNAZIONALI	3	8	5	3	2					9	4			10	1	33	12
SVILUPPO COMMERCIALE	1									1	1			7	1	9	2
BRAND DEVELOPMENT	1													7		8	0
ORGANIZZ. NAZIONALI TRASPORTO AEREO	1													5	1	6	1
ANALISI GEOPOLITICHE	1													2		3	0
DIRETTORE GENERALE	2													3		5	0
ACQUISTI	1									3	1	1	1	34	6	39	8
LOGISTICA E SERVIZI DI SUPPORTO	1									10	2			13	1	24	3
SAFETY	1	6	3							2	1			1		10	4
SECURITY	1									6	2	3		6	1	16	3
AREA TECNICA	6			2	1			1	1	82	27	40	8	34	3	165	40
AREA OPERATIVA	27	1.817	180	450	8	32	2	41	12	100	9	53	3	184	3	2.704	217
OPERAZIONI DI AEROPORTO	13	820	74	277	5					15	2	6		80	1	1.211	82
OPERAZIONI DI ROTTA	5	963	89	45						18	1	12		60	2	1.103	92
Consuntivo 2013	68	1.847	191	456	11	33	2	42	13	230	50	106	15	548	64	3.330	346

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) Aziendale

Profilo	2012				2013				2014			
	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno
Dirigenti	5	8	70,25	67	6	5	69,33	68	2		69,00	70
CTA	89	51	1.827,05	1.830	45	28	1.841,71	1.847		6	1.844,00	1.841
EAV	99	25	406,60	418	52	14	437,10	456	40	10	471,00	486
Meteo		120	68,45	29	6	2	30,99	33			33,00	33
Op. Radiom.			34,00	34	11	3	43,33	42		2	41,00	40
Inf/Tec/Amm	17	22	877,41	880	28	24	874,83	884	40	3	902,50	921
Totale	210	226	3.283,76	3.258	148	76	3.297,29	3.330	82	21	3.360,50	3.391

2. Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2013, come si evince dal prospetto che segue, si chiude a 397,5 mln di Euro con un incremento di 3,4 mln di Euro (+0,86%) rispetto al 2012 che era stato consuntivato a 394,1 mln di Euro.

	2012	2013	Variazione % 2013/2012
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
Stipendi ed altri assegni fissi	236.798.945	227.516.764	1,05%
Indennità accessorie		11.778.107	
INDENNITA' VARIABILI			
Lavoro straordinario	742.298	738.642	-0,49%
Disponibilità	300.436	275.418	-8,33%
Indennità per trasferimenti	749.518	491.839	-34,38%
Indennità per trasferimenti temporanei	367.350	198.662	-45,92%
Indennità di distacco		246.904	
Permessi e RFS	103.482	115.472	11,59%
Maggiorazioni per lavoro in turno	13.804.066	7.882.952	1,07%
Lavoro festivo		6.068.616	
Festività coincidenti	1.175.864	1.732.983	47,38%
Altre indennità	13.289	13.407	0,89%
Straordinario operativo (ex compensi ore aggiuntive)	4.640.360	4.784.497	3,11%
Reperibilità	1.686.211	1.621.719	-3,82%
PREMIO DI RISULTATO			
Premio di risultato dirigente	1.364.535	1.315.203	-3,62%
Premio di risultato non dirigente	7.000.000	6.500.000	-7,14%
INDENNITA' PER MISSIONI			
Missioni nazionali	534.138	497.580	-6,84%
Missioni estere	135.336	245.894	81,69%
Missioni addestrative	619.671	620.762	0,18%
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE			
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute	2.100.324	3.489.089	66,12%
Accantonamento dirigenti per RFS e ferie maturate e non godute	130.187	50.615	-61,12%
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	613.576	1.019.193	66,11%
Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate e non godute	34.330	13.368	-61,06%
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI			
Assicurazione del personale dipendente	5.353.829	5.528.188	3,26%
Assicurazione del personale dirigente	232.095	220.592	-4,96%
Oneri previdenziali ed assicurativi	78.436.097	81.013.389	3,29%
Oneri previd. INAIL	2.216.341	2.248.796	1,46%
Contributi al Fondo di previdenza complementare	7.156.919	7.319.657	2,27%
ACCANTONAMENTO TFR			
Accantonamento TFR	16.743.561	17.001.932	1,54%
Accantonamento dirigenti TFR	792.924	797.782	0,61%
ALTRI COSTI DEL PERSONALE			
Incentivo all'esodo	9.793.700	5.602.000	-42,80%
Altri costi del personale		103.419	
Borse di studio e rimborsi	482.753	440.954	-8,66%
Equo Indennizzo	1.479	253	-82,90%
Totale	394.123.614,00	397.494.648,03	0,86%

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

Stipendi ed altri assegni fissi

Si è passati da 225,19 ml di Euro a 227,52 ml di Euro (+2,33 ml di Euro pari al +1,03%). Tale aumento è l'effetto combinato tra la crescita fisiologica delle retribuzioni, l'aumento previsto nel CCNL con decorrenza luglio 2013 ed il minor costo dovuto alle uscite del personale.

L'organico medio 2013 presenta una aumento di circa 13 unità rispetto al 2012.

Incentivo all'esodo

Il valore consuntivato è passato da 9,79 ml di Euro del 2012 a 5,60 ml di Euro nel 2013 (-4,19 ml di Euro pari al -42,80%). Gli esodi, relativi al solo personale dipendente, hanno interessato 30 unità.

Indennità per trasferimenti (definitivi e temporanei)

Si è passati da 1,12 ml di Euro del 2012 a 0,69 ml di Euro del 2013 (-0,43 ml di Euro pari al -38,39%) a seguito di un minor ricorso a tali istituti.

Lavoro Straordinario in Linea Operativa (ex ore aggiuntive)

Il numero totale di ore straordinarie nel 2013 è stato di circa 51.000 contro le 70.250 del 2012. Il costo è stato di 3,83 ml di Euro a fronte di 4,64 ml di Euro del 2012 (-0,81 ml di Euro pari al -17,5%). Il valore consuntivato di 4,78 ml di Euro comprende un accantonamento di 0,95 ml di Euro, in applicazione delle indicazioni previste dal CCNL 23/03/2012 ("circolare applicativa sulle modalità di resa della prestazione lavorativa del personale dipendente").

Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute

L'incremento da 2,23 ml di Euro del 2012 a 3,54 ml di Euro del 2013 (+1,31 ml di Euro pari al 58,74%) è generato, sia dal minor numero di giornate fruito, sia al diverso criterio di calcolo delle ore da computare per ogni giornata di ferie come da accordo sindacale del 27/11/2012.

3. Le relazioni industriali

ENAV nel corso del 2013 ha consolidato e sviluppato tutti i settori strategici che la compongono e in questa prospettiva assume particolare rilievo la sottoscrizione, in

data 2 agosto, per il tramite della propria associazione datoriale ASSOCONTROL, della Parte Generale del nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro dell'intero settore del trasporto aereo.

A detto atto sono seguiti confronti sindacali per raggiungere la sottoscrizione della Parte Specifica del nuovo contratto relativa ai servizi ATM diretti, propri delle attività di ENAV, e complementari, con riferimento alle attività di Techno SKY e SICTA.

Nell'applicazione della nuova normativa la Società tiene in considerazione l'esigenza di differenziare la disciplina per le suddette attività e quella di predisporre una specifica disciplina per gli aeroporti a basso traffico.

Per quanto attiene alle vertenze sindacali, nel corso del 2013, si è registrata l'effettuazione di uno sciopero nazionale della durata di 4 ore da parte della componente autonoma del sindacato di ENAV, contro la politica europea concernente la legislazione del cielo unico europeo, nonostante la ferma presa di posizione aziendale che aveva ritenuto censurabile tale iniziativa.

4. Il contenzioso del lavoro e la *privacy*

Contenzioso del lavoro

Rispetto agli anni precedenti, nel corso del 2013, c'è stata un'inversione di tendenza con un aumento del numero di controversie giudiziarie instaurate contro ENAV. Infatti, sono stati 69 i contenziosi notificati nell'arco dell'anno e di questi, ben 59, sono pervenuti da ex dipendenti della Società Optimatica, che chiedono la dichiarazione dell'illegittimità dell'appalto intercorso tra ENAV e la Società Optimatica ed il conseguente riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato presso ENAV.

Dalla fine del 2013 ad oggi sono stati, inoltre, notificati 10 ricorsi da parte di tecnici dipendenti da Techno Sky, che chiedono il riconoscimento del rapporto di lavoro come dipendenti ENAV a decorrere dal 31 maggio 2007.

Al di là di tale filone, non si segnalano novità di rilievo ma restano singole controversie su vari aspetti del rapporto di lavoro, alcune delle quali già concluse con esiti in larga parte favorevoli all'Azienda.

Resta comunque elevata (superiore all'80%) la percentuale di sentenze favorevoli a ENAV nelle cause in materia di contenzioso del lavoro.

Privacy

Anche nel corso del 2013, è proseguito un costante monitoraggio sulle misure di sicurezza in materia di protezione dei dati personali.

Sono stati verificati, pertanto, la distribuzione dei compiti e delle responsabilità all'interno delle strutture aziendali, le misure di sicurezza e gli accorgimenti tecnici ed informatici adottati per garantire l'integrità la disponibilità dei dati ed è stata effettuata la valutazione sull'operato degli Amministratori di Sistema, ad un anno dalla loro designazione.

È stato sottoscritto dall'Amministratore Unico, Titolare del trattamento dei dati personali, il Documento sugli adempimenti minimi di sicurezza, predisposto ai sensi degli artt. 31, 34 e 35 del d.lgs.196/2003 - Codice in materia di protezione dei dati personali -, che costituisce una misura minima di sicurezza, da adottare per assicurare un livello minimo di protezione dei dati personali in caso di trattamento effettuato con o senza strumenti elettronici e contiene idonee informazioni riguardo alle misure di sicurezza attinenti il trattamento, in azienda, dei dati personali.

Del predetto Documento, è parte integrante l'Analisi dei Rischi cui sono esposti i dati personali.

5. La formazione e l'Academy di Forlì

Le ore di formazione erogate da Academy nel 2013 sono state complessivamente 140.000 suddivise in 64.500 ore di formazione *ab-initio*, 19.900 ore di formazione avanzata, 20.500 ore di formazione continua, 22.900 ore di formazione per clienti esterni e 12.200 ore di formazione linguistica. La riduzione delle ore rispetto all'anno precedente è essenzialmente dovuta al passaggio della formazione manageriale nella Funzione Risorse Umane e alla progressiva stabilizzazione della domanda interna di nuovi controllori da inserire negli impianti operativi.

La formazione per lo sviluppo delle competenze ATC ha rivestito un ruolo di particolare rilevanza per un totale complessivo di 411 allievi.

Le attività relative alla formazione linguistica del personale operativo sono state focalizzate al rinnovo/consolidamento delle abilità linguistiche del personale in linea operativa, coinvolgendo complessivamente 252 controllori del traffico aereo.

L'intensificazione dell'attività nell'ambito della Formazione finanziata con la conclusione di 12 piani formativi che nel 2013 ha visto un ritorno economico da Fondimpresa di circa 800.000 Euro.

Anche il 2013 ha rappresentato per Academy un anno positivo per il mercato non-captive. Il numero dei partecipanti alle iniziative di Training dedicate al mercato esterno ha superato le 100 persone, provenienti da RFI, ANS albanese e gli Istituti Tecnici ad indirizzo Aeronautico di Ragusa (Besta), Catania (Ferrarin).

I percorsi progettati ed erogati per le agenzie estere hanno avuto un carattere di alta specializzazione sia per il provider ANS albanese (tecniche operative di gestione informazioni meteo) sia per il provider Malese (programma di avviamento e implementazione avvicinamenti paralleli indipendenti e utilizzo della terza pista dell'aeroporto di Kuala Lumpur) mentre per gli Istituti Tecnici ad indirizzo Aeronautico il 2013 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.

Nel corso del 2013 l'Academy ha avuto un nuovo assetto organizzativo, con l'inserimento all'interno della Direzione Generale, diretto a consentire una maggiore focalizzazione dei processi di formazione sui servizi della navigazione aerea, il costante allineamento e una sempre maggiore integrazione dei programmi di addestramento operativo e di on the job training agli standard e ai corsi di Academy.

F) L'ATTIVITÀ NEGOZIALE

1. L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione

L'esercizio 2013 evidenzia un aumento di valore degli affidamenti e quindi dell'attività negoziale nel complesso, segnalando in particolare un aumento complessivo di oltre il 36%, passando da 292.474.201,48 euro nel 2012 a 398.789.291,77 euro nel 2013.

Dalle tabelle sotto indicate ove vengono riportati, in termini riassuntivi, i dati relativi all'intera attività negoziale si rileva un consistente aumento degli affidamenti a valore effettuati mediante procedure di gara che passano dal 29% del 2012 al 68% del 2013 e, dall'altro, la costante riduzione degli appalti rilasciati mediante procedure negoziate singole (PNS) che passano dal 45% del 2012 al 10% del 2013; per queste ultime occorre sottolineare che la loro adozione nell'ambito dei sistemi per il controllo del traffico aereo è connessa a vincoli tecnologici e alla presenza di diritti di privativa industriale che inducono il ricorso ad un unico fornitore.

Sul predetto risultato ha influito in modo determinante l'aggiudicazione di due importanti gare: l'Accordo quadro per lo sviluppo di un sistema ATM di nuova generazione denominato 4-Flight e l'Accordo quadro per la fornitura di impianti di radioassistenza.

L'accordo quadro 4-Flight diretto alla realizzazione di una nuova piattaforma tecnologica per il nuovo sistema di controllo del traffico aereo, in coerenza con i

dettami della nuova normativa europea relativa al nuovo Cielo Unico Europeo (*Single European SKY ATM Research, Sesar*). In particolare, il contratto aggiudicato tramite gara europea a procedura aperta, è stato assegnato per un importo complessivo di 205,9 milioni di euro, di cui 70 contrattualmente impegnativi per ENAV e 135,9 opzionali.

L'accordo quadro per la fornitura degli impianti di radioassistenza è stato assegnato, anch'esso con gara europea, per un importo pari a 16 milioni di euro (di cui solo 6,4 impegnativi per ENAV) ed ha una durata di 4 anni. In entrambi i casi, rispetto al passato, Enav ha conseguito un risparmio di oltre il 40%.

La flessione degli introiti derivanti dalle tariffe ha stimolato la Società in iniziative dirette ad un recupero di efficienza e ad una riduzione dei costi, anche ottimizzando quindi le strategie di *procurement*.

In tale contesto nel 2013 le politiche di acquisto più significative possono essere di seguito riassunte:

- superamento del concetto di "*general contractor*" con enucleazione delle attività relative alle opere civili, ed acquisto di tali attività tramite gare caratterizzate dalla massima dinamica competitiva ed apertura al mercato;
- massimizzazione delle gare anche per gli ambiti di elevata complessità tecnologica, ogniqualvolta la progettazione complessiva individua margini di possibilità di cambiamento rispetto a scenari e soluzioni in essere, con l'effetto di aumentare la concorrenzialità fra le imprese del settore;
- internalizzazione di attività di installazione e di integrazione, precedentemente acquistate, con realizzazione interna al gruppo da parte della controllata Techno Sky.

Detta internalizzazione, oltre a valorizzare il ruolo di Techno Sky, ha consentito alla Società di impostare procedure di gara per l'acquisto degli apparati basati sulla massima apertura del mercato ed altamente competitive, con aggiudicazioni per importi notevolmente ribassati rispetto a precedenti valori di acquisto.

Gli investimenti infrastrutturali, si riferiscono invece ad investimenti relativi ad Opere Civili, per la realizzazione/ristrutturazione delle Torri e dei Centri di controllo, nonché di quelle strumentali relativi alla installazione degli apparati tecnologici (Radar, Radioassistenze, etc.).

La Società ha proseguito nel 2013 nell'attività diretta a consentire una maggiore trasparenza e la massima tracciabilità, qualifica e valutazione delle imprese partecipanti alle gare.

I risultati di tali azioni sono così riassumibili:

- aumento dell'88% il numero di Imprese iscritte nell'albo fornitori di ENAV passando da 59 a 111;
- quadruplicazione del numero medio degli inviti a gara, che passa dai 5,25 del 2008 ai 31 del 2012 ed ai 18,90 del 2013;
- aumento delle offerte per gara, dalle 2,8 del 2008 alle 11 del 2012 ed 8,18 del 2013;
- effettuazione di un ribasso medio ponderato del 41,96% nel 2012 e del 40,18% del 2013 rispetto al 3,91% del 2008;
- risparmio pari a circa 6,5 milioni di euro nel biennio per i soli investimenti infrastrutturali, con un abbattimento totale dei costi relativi al contenzioso.

Anche per gli acquisti di auto funzionamento, pari a 42.545.770,32 euro, si è proceduto nel 2013 pressoché prevalentemente (83%) per un importo di oltre 35 Mln di euro, tramite gare Europee che hanno garantito, oltre al rispetto di elevati standard qualitativi, una dinamica competitiva ed apertura al mercato.

Nel 2013 è stata effettuata anche l'aggiudicazione della gara relativa ai Servizi di Vigilanza e Reception. Il ripensamento delle esigenze tecniche, conseguentemente alla valorizzazione degli investimenti tecnologici effettuati, correlato alla dinamica di gara di massima apertura al mercato ha consentito di stipulare un contratto triennale per 2,6 Mln di euro, con un risparmio di circa 2 milioni rispetto al precedente contratto.

Inoltre nel Novembre 2013, è stata aggiudicata la gara per la "Copertura spese sanitarie e rimborso spese mediche dei dipendenti", con una spesa prevista nel triennio di Euro 12.878.190,00, con un risparmio pari 2,8 milioni di euro rispetto al precedente contratto.

Nell'ambito degli affidamenti infra-gruppo nel 2013 sono stati portati avanti gli obiettivi fissati nel piano di Committenza Techno Sky.

E' stato anche realizzato il primo Piano di Committenza SICTA che pone il focus sulle attività del Consorzio impegnato in importanti collaborazioni internazionali.

Sempre nel corso del 2013 per garantire la massima trasparenza negli acquisti è stato avviato il ricorso a procedure di affidamento elettronico, oltre al perseguimento di obiettivi di "Social Responsibility" e "Green Procurement".

Sede Centrale			
Anno 2012		Anno 2013	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
GARA - PA/PR	29,18%	GARA - PA/PR	68,79%
APPALTO IN HOUSE	16,36%	APPALTO IN HOUSE	12,24%
GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	2,28%	GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	0,60%
GARE ELETTRONICHE E MARKET PLACE	0,29%	GARE ELETTRONICHE E MARKET PLACE	0,14%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	45,32%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	10,19%
ATTO DI VARIAZIONE	5,14%	ATTO DI VARIAZIONE	7,81%
CONVENZIONE	1,44%	CONVENZIONE	0,23%
Totale complessivo	100,00%	Totale complessivo	100,00%
Sedi Decentrate			
Anno 2012		Anno 2013	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	22,84%	GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	30,68%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	58,07%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	32,34%
RATIFICA	12,38%	RATIFICA	34,88%
APPALTO IN HOUSE	6,71%	APPALTO IN HOUSE	2,10%
Totale complessivo	100,00%	Totale complessivo	100,00%

2. Le attività commerciali della società

Per rispondere alle nuove esigenze del mercato, anche l'offerta commerciale proposta dal gruppo ENAV risulta in costante evoluzione. Attualmente tale offerta è organizzata nelle seguenti sei macro aree:

Consulenza aeronautica e progettazione:

- Organizzazione Servizi Traffico Aereo
- Progettazione Aeroporti
- Progettazione Spazi aerei
- Informazioni Aeronautiche
- Meteorologia Aeronautica
- Sistemi di Gestione Qualità
- Sistemi di Gestione *Safety* e *Security*
- Sviluppo, simulazione e validazione di nuove procedure

Consulenza direzionale

- *Strategy and Operations*
- Risorse Umane e Organizzazione
- *Procurement*
- Finanziaria
- *ICT Management*

Formazione

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

Ingegneria e Servizi Tecnici

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

- Sistemi di Gestione Manutenzione
- Installazione ed integrazione sistemi CNS/ATM
- Manutenzione

Radiomisure

- Calibrazione e test in volo di equipaggiamenti aeronautici destinati alla Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza
- Validazione di qualsiasi procedura di Volo sia a terra che in volo

Research & Development

- *Pre engineering Services*
- Supporto alla realizzazione e la messa in esercizio di nuove infrastrutture ATM
- Supporto ai Servizi di Verifica e Validazione.

Nel corso del 2013 e nei primi mesi del 2014, 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 al miglioramento del conto economico 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).

In termini di valori offerti, acquisizioni e fatturato nel mercato terzo, anche nell'ultimo anno i risultati conseguiti dalle attività di sviluppo commerciale condotte da ENAV sono particolarmente significative, soprattutto con riferimento a quella di Consulenza Aeronautica.

In particolare il gruppo ENAV sta operando con successo in Libia, Emirati Arabi Uniti e Malesia, tre Paesi che possono agire da veicolo nelle rispettive aree del Nord Africa , Medio Oriente e Sudest Asiatico.

ENAV è già presente in maniera stabile con i propri uffici a Tripoli e Kuala Lumpur e sta prendendo in considerazione l'apertura di un nuovo ufficio proprio a Dubai dove ha acquisito alla fine dello scorso anno una importante commessa con *Dubai Airport* per lo sviluppo di *Dubai World Central Airport*.

La fornitura prevista per il Dubai World Central è da considerarsi una delle più importanti per valore economico e per complessità tecnica in una realtà operativa che rappresenta il più ambizioso progetto aeroportuale al mondo; con 5 piste, 12 tonnellate di merci e 160 milioni di passeggeri sarà 10 volte più grande dell'attuale aeroporto internazionale di Dubai e gestirà quasi il doppio dei passeggeri di *Atlanta Hartsfield-Jackson* attualmente il più trafficato aeroporto al mondo.

In Europa si registrano invece i primi segnali di ripresa anche nelle attività commerciali del settore aeronautico; il mercato che sembrerebbe più promettente in prospettiva è quello dei Paesi della ex-Jugoslavia e in genere dell'Est Europa.

L'Italia è un mercato invece che al momento non sembra restituire importanti risultati in termini commerciali nel mercato terzo ma rimane strategico e di riferimento per lo sviluppo del gruppo ENAV sia in termini economici che di immagine

Una prospettiva interessante è stata individuata proprio nell'Aeronautica Militare Italiana dopo l'accordo di collaborazione e alla quale è stato dedicato uno specifico *Key Account Manager*.

Da segnalare infine che è stato stipulato recentemente un primo accordo di collaborazione con una associazione di aeroporti in Brasile, già individuato come Paese target nel primo Piano di Sviluppo Commerciale.

G) IL CONTENZIOSO

Nell'ambito delle note vicende giudiziarie, che hanno coinvolto anche ex organi di vertice e dirigenti di ENAV oltre alla SELEX Sistemi Integrati (oggi SELEX ES) e terzi, a quanto consta, il procedimento penale nei confronti dell'ex Amministratore Delegato e di un ex dirigente della Società per le ipotesi di reato di cui agli artt. 319 e 321 c.p. prosegue in fase dibattimentale, con la costituzione di parte civile di ENAV avvenuta all'udienza del 6 maggio 2014, e il rinvio per i successivi incumbenti istruttori all'udienza del 22 settembre 2014.

Al predetto procedimento è stato, per connessione, riunito quello a carico dell'ex Amministratore Delegato per l'ipotesi di concorso nel reato di cui all'art. 7, commi 2 e 3, legge n. 195/1974 e all'art. 4, comma 1, legge n. 659/1981.

Pende, inoltre, procedimento a carico dell'ex Amministratore Delegato per il reato di cui all'art. 323 c.p., e di un ex dirigente per il reato di cui all'art. 640 co. 2 n. 1 c.p. Nei confronti del primo, da comunicazioni pervenute alla Società, risulta emesso l'avviso di chiusura delle indagini preliminari.

A quanto consta, prosegue il procedimento penale nei confronti di un dirigente della società per il reato di cui all'art. 378 c.p. a seguito della notifica all'imputato, in data 29 agosto 2013, dell'avviso di conclusione delle indagini preliminari ex art. 415 bis c.p.p.

Nell'ambito del procedimento pendente nei confronti di terzi, tra cui un ex Consigliere di Amministrazione della società, per ipotesi di reato di cui all'art. 110 c.p., art. 7, commi 2 e 3, L. 195/1974 e art. 4, comma 1, L. 659/1981, oltre che per il reato di cui all'art. 8, L. 74/2000, con specifico riferimento a subappalti inerenti il sotto cennato contratto per l'ammodernamento dell'Aeroporto di Palermo, in data 8 aprile 2014 è stata consegnata all'Autorità Giudiziaria la documentazione richiesta; nel predetto procedimento, da comunicazioni pervenute alla Società, risulterebbe indagato anche l'ex Amministratore Delegato per le ipotesi di reato di cui all'art. 319 e 321 c.p.

In relazione alla illecita sottrazione di beni e materiali di ENAV in deposito presso magazzino di terzi, di cui si è avuto contezza nel mese di gennaio 2014, la Società ha provveduto a sporgere formale denuncia-querela, nonché ad interessare la compagnia assicurativa per le verifiche inerenti la copertura del sinistro ai sensi di polizza.

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

Avendo rilevato nella prima fase di tale verifica taluni scostamenti di congruità, la Società ha avviato un'ulteriore fase interna di verifica del costo degli apparati per le forniture dei servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza, avuto riguardo sotto il profilo tecnico alle configurazioni oggetto di *benchmarking*.

A conclusione di tale seconda fase, completata nell'agosto 2013, è stata sottoscritta la scrittura privata diretta a disciplinare le reciproche partite di dare ed avere tra ENAV e l'appaltatore Selex relativamente al risolto contratto di investimento relativo al sistema ADS-B.

A seguito del recesso dal contratto stipulato in relazione al sistema di Multilaterazione presso gli aeroporti di Bergamo e di Venezia, sono in corso di adozione analoghe verifiche ed è stata sottoscritta scrittura privata per la definitiva regolazione di ogni pendenza con il fornitore.

Avuto riguardo alle indicazioni del citato esame di congruità nel contesto dell'accordo di chiusura degli importi ritenuti riconoscibili all'appaltatore a termini di contratto è stato detratto un ammontare cautelativo in relazione all'attività di posa in opera non ancora eseguite e tuttavia fatturate; in proposito, si rileva che l'appaltatore ha provveduto a riacquistare dalla cessionaria la relativa fattura e che ENAV ha incamerato corrispondente nota di credito del fornitore.

In relazione al risolto contratto stipulato tra ENAV e SELEX in data 26 giugno 2009 per l'Ammodernamento del Sistema aeroportuale dell'Aeroporto di Palermo, la Società seguita a trattenere, cautelativamente e in pendenza di ulteriori accertamenti, in applicazione di apposita scrittura privata sottoscritta in data 24 dicembre 2012, un ammontare di circa € 3.9Mln.

In data 3 luglio 2013 la società SELEX ES ha instaurato arbitrato nei confronti della controllata Techno Sky al fine di dirimere la controversia relativa alle rispettive partite di dare ed avere in merito al risolto rapporto contrattuale tra le stesse avente ad oggetto la fornitura dei sistemi meteo per l'ammodernamento del Sistema Aeroportuale di Palermo "Falcone Borsellino".

Nella predetta procedura arbitrale, il cui lodo è atteso entro il termine del 31 dicembre 2014, Techno Sky si è costituita rilevando le numerose criticità emerse in merito alla vicenda ed ai rapporti alla stessa sottesi, anche alla luce dei richiamati procedimenti pendenti, nonché svolgendo domande riconvenzionali intese al recupero di ulteriori crediti dalla stessa Techno Sky vantati.

H) L'ATTIVITÀ DELLE CONTROLLATE

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

Techno Sky, società a responsabilità limitata con Socio unico e sotto la direzione e il coordinamento di ENAV S.p.A., si occupa della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo nazionale, assicurandone la completa disponibilità e la piena efficienza operativa senza soluzione di continuità.

In particolare, Techno Sky fornisce servizi tecnico-operativi e manutentivi su 41 sistemi radar, 95 centri di telecomunicazione, 76 sistemi meteo, 198 sistemi di ausilio alla navigazione e 71 sistemi software per il controllo del traffico aereo negli impianti gestiti da ENAV.

Tali attività sono integrate dai servizi e prodotti relativi allo sviluppo interno di software dedicati, alle osservazioni e previsioni meteorologiche, alla calibrazione degli strumenti di misura, al supporto logistico (gestione parti di ricambio, magazzini, training), all'ingegneria e all'integrazione di sistemi di rilevante impatto operativo ad elevata tecnologia (c.d. "*mission critical*").

Techno Sky, anche per il 2013, ha orientato la sua gestione al raggiungimento dei seguenti obiettivi definiti ad inizio anno con la Controllante:

- partecipazione all'impegno strategico di ENAV di miglioramento della sicurezza e della qualità dei servizi di assistenza al volo, con contemporaneo obiettivo di efficientamento dei costi;
- riduzione dei costi della manutenzione (1,5% dell'importo del contratto di manutenzione dei sistemi e degli impianti ATC);
- focus sui progetti interamente realizzabili con risorse interne Techno Sky.

L'entrata a "regime", in stretto coordinamento con la Controllante, del Piano di Committenza ha permesso, inoltre, di porre attenzione ai progetti effettivamente realizzabili con risorse interne, con la conseguenza di una significativa riduzione dei costi

esterni destinati ai progetti. 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 agli investimenti tecnologici e in *know-how*.

La chiusura per l'anno 2013 presenta un risultato industriale pari a 5.128 migliaia di euro ed un risultato ante imposte pari a 3.448 migliaia di euro, che portano ad un risultato netto di 556 migliaia di euro. Il Risultato industriale, in crescita rispetto allo scorso anno, rappresenta un risultato positivo significativo anche in considerazione delle difficoltà che il mercato di riferimento sta attraversando.

Rispetto ai dati consuntivati nel 2012 si è assistito ad una diminuzione del valore della produzione (-3,2%), con una rilevante riduzione dei costi di produzione (-16,0%), ed un conseguente miglioramento del risultato della gestione caratteristica (+1,7%).

Rispetto all'anno precedente, si è assistito ad una decisa riduzione degli oneri finanziari di circa il 40%, derivante dal minor ricorso all'utilizzo degli affidamenti bancari, grazie alle anticipazioni erogate dalla controllante, destinate quasi interamente a coprire le esigenze finanziarie afferenti l'esercizio 2013.

Il risultato di fine esercizio mostra il conseguimento di un risultato netto positivo.

Conto economico riclassificato				
<i>(migliaia di euro)</i>				
	2013	2012	<i>Variazioni vs 2012</i>	
			<i>Ass</i>	<i>%</i>
Valore della produzione	88.891	91.845	-2.954	-3,2%
Costi della produzione	<u>21.507</u>	25.601	-4.094	-16,0%
Risultato gestione caratteristica	67.384	66.244	1.140	1,7%
Costi del personale	60.577	61.026	-449	-0,7%
Ammortamenti e svalutazioni	<u>1.679</u>	2.037	-358	-17,6%
Risultato Industriale (EBIT)	5.128	3.180	1.948	61,2%
Proventi/Oneri finanziari	-335	-561	226	-40,3%
Proventi/Oneri straordinari	<u>-1.345</u>	-539	-806	149,5%
Risultato ante imposte	3.448	2.080	1.368	65,7%
Imposte sul reddito	2.892	1.729	1.163	67,3%
Risultato Netto	556	351	205	58,2%

Passando alle componenti dello stato patrimoniale, riportate di seguito in maniera sintetica, si rileva che il valore degli immobilizzi, pari a 19.233 migliaia di Euro, è composto prevalentemente dalle Immobilizzazioni Finanziarie per 16.111 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 immateriali.

Il valore dell'attivo circolante pari 54.567 migliaia di Euro si riferisce per 43.779 migliaia di euro ai crediti, di cui 8.689 migliaia di Euro relativi a crediti tributari.

Le passività sono composte per 19.059 migliaia di Euro dal Trattamento di Fine Rapporto, per 3.902 migliaia di euro dai Fondi rischi e oneri e per 44.802 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.

Situazione patrimoniale

(migliaia di euro)

	2013	2012	Variazioni vs 2012	
			Ass	%
Immobilizzi tecnici e finanziari	19.233	20.773	-1.540	-7,4%
Attivo circolante e liquidità	54.567	59.753	-5.186	-8,7%
Totale Attività	73.800	80.525	-6.725	-8,4%
Passivo circolante	44.802	52.194	-7.392	-14,2%
Fondo Rischi e Oneri	3.902	3.001	901	30,0%
Fondo TFR	19.060	19.851	-791	-4,0%
Totale Passività	67.764	75.045	-7.281	-9,7%
Patrimonio Netto	6.036	5.480	556	10,1%

Sul piano finanziario si rileva una situazione debitoria netta di 596 migliaia di Euro.

Di seguito si riporta il rendiconto finanziario della società con l'indebitamento al 31.12.2013, determinato attraverso le variazioni intervenute nell'esercizio.

	Anno 2013	Anno 2012
Disponibilità (indebitamento) a breve all'1.1	-7.609	-20.763
<u>Flusso della gestione operativa</u>		
Utile netto	556	351
Ammortamenti	1.675	1.919
Accantonamenti	947	2.831
Accantonamenti TFR	2.499	3.025
Totale	5.677	8.126
<u>Flusso della gestione investimento</u>		
Incremento delle immobilizzazioni immateriali	-457	-713
Incremento delle immobilizzazioni materiali	-732	-1.301
Incremento delle immobilizzazioni finanziarie	1.053	536
Incremento att. Fin che non cost. Immobilizz	0	0
Totale	-136	-1.478
<u>Flusso della gestione finanziaria</u>		
(incremento)/decremento dei crediti	9.083	-1.694
(incremento)/decremento delle rimanenze	-2.964	386
incremento/(decremento) dei debiti	-1.198	12.253
incremento/(decremento) altre voci del circolante	-112	-788
Utilizzo Fondi	-47	-5
Utilizzo TFR	-3.290	-3.646
Totale	1.472	6.506
Aumento di capitale sociale	0	0
Disponibilità (indebitamento) al 31.12	-596	-7.609

L'indebitamento alla fine del periodo (-596 migliaia di Euro nel 2013 rispetto a -7.609 migliaia di Euro nel 2012) risulta ridotto in quanto le anticipazioni erogate da parte della Controllante nel corso del 2013 sono superiori a quanto erogato nell'anno precedente, ma pur sempre proporzionate al fatturato annuo nei confronti della stessa.

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 2,4%) 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.

La riduzione del costo del lavoro, nel corso del 2013, è dovuta al rinnovo del contratto integrativo, per gli anni 2013-2016, che non prevede aumenti economici per il primo anno, oltre alla riduzione dell'organico di 11 unità rispetto all'esercizio precedente. Inoltre è proseguita la politica di contenimento costi che ha portato ad un minor ricorso allo straordinario e ad una maggiore fruizione delle ferie arretrate.

In considerazione della specifica natura del mercato di riferimento, Techno Sky investe significative risorse nella ricerca e sviluppo. In particolare, nel corso dell'esercizio 2013 sono stati sostenuti costi per un ammontare di 7.206 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 2013, 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 2013 è pari a 816 risorse. Si osserva un ridimensionamento della struttura con 5 assunzioni e una diminuzione di 16 unità, con un decremento netto di 11 unità rispetto all'organico in forza al 31 dicembre 2012. Le assunzioni sono state effettuate in massima parte per la Funzione Operazioni ed Esercizio Tecnico, per le attività di ingegneria e sviluppo software.

Sotto l'aspetto formativo, è proseguita nel 2013 l'attività di addestramento tecnico e di formazione aziendale e manageriale, sono state erogate numerose ore per i corsi di formazione. In particolare 3000 ore per la formazione professionale, 4700 ore per la formazione finanziata, nonché 230 ore per la formazione obbligatoria sulla sicurezza sul lavoro, ai sensi del D.Lgs 81/08. Infine sono state svolte attività di addestramento sui siti operativi per un totale di 2.550 ore.

2. Il Consorzio SICTA

Il SICTA (Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo) è un consorzio tra ENAV S.p.A. e Techno Sky S.r.l con attività esterna che ha finalità di ricerca e di sviluppo, sperimentazione, simulazione e validazione di soluzioni tecnologiche di avanguardia nell'ambito del controllo aereo e dei servizi della navigazione aerea, in ambito nazionale ed internazionale.

Il patrimonio netto al 31/12/2013 risulta pari ad € 1.466.526, così ripartito:

- Fondo Consortile	€	1.032.914
- Altre riserve	€	432.699
- Utile esercizio 2013	€	913

Il Fondo è stato versato:

- per il 60% da ENAV S.p.A. e
- per il 40% da Techno Sky S.r.l.

La scadenza del Consorzio è fissata al 31 dicembre 2015 e nella seduta del 3 aprile 2014, l'Assemblea delle Consorziato ha approvato il bilancio chiuso al 31/12/2013, ha ratificato la nomina dei componenti del Comitato Direttivo e nominato il Presidente del SICTA per il prossimo biennio.

L'organico del Consorzio è costituito, oltre al Direttore Generale, da 53 dipendenti, di cui:

- 1 dirigente
- 41 impiegati con contratto a tempo indeterminato
- 8 impiegati con contratto di apprendistato
- 3 collaboratori con contratto fino al 31/12/2014.

La prevalenza di problematiche di natura operativa e i contesti internazionali in cui è stato attivo, hanno permesso a SICTA di maturare specifiche conoscenze nel campo dell'ATM (*Air Traffic Management*) e di acquisire un solido *know-how* sulle tematiche tecnico-operative dei servizi della navigazione aerea.

La parte preponderante delle attività del Consorzio è connessa ad affidamenti ENAV e a contratti di ricerca europei; dette iniziative si concentrano nei domini dell'innovazione operativa ATM e dello sviluppo di attività a supporto dei servizi di navigazione aerea (procedure di volo, simulazioni di capacità aeroportuali, studi su ristrutturazione di spazi aerei, produzione di *Safety-case* per nuove configurazioni operative, valutazione dei rischi alla *security* dei servizi della navigazione aerea, validazione di nuovi concetti operativi, studi di impatti ambientali, valutazione di nuove funzionalità CNS/ATM, ecc.).

Significativi eventi della gestione

Nel 2013 si è avuta una revisione complessiva dell'assetto organizzativo e manageriale, adottando una struttura matriciale ponendo alle dirette dipendenze del Direttore Generale la Direzione Tecnica, cui è affidato il compito di realizzare i prodotti/servizi in carico al Consorzio, e delle UO di staff con incarichi amministrativi e di supporto per gli aspetti economici, per il controllo di gestione e, per la prima volta in SICTA, per la gestione delle risorse umane.

E' stata avviata per le risorse umane l'introduzione di un sistema di *Human Capital Management* focalizzato sulla Gestione dei Talenti (*Talent Management*)

strumento per mettere le persone giuste al posto giusto ed identificare gli alti potenziali su cui è strategico investire per uno sviluppo personale, professionale ed avere infine un vantaggio competitivo nelle attività del Consorzio.

Notevole è stato lo sforzo per il rafforzamento dell'organico tecnico di SICTA per supportare adeguatamente le attività delle due funzioni ENAV, Sistemi ATM e Strategie Internazionali, portando il totale complessivo delle risorse SICTA a 51 unità dipendenti e 3 collaboratori a tempo determinato.

E' stata confermata la Certificazione ISO 9001:2008 (validità triennale con scadenza a Marzo 2015) da parte di DNV, organismo di certificazione che subentra a CSQ, ed è lo stesso utilizzato da ENAV e Techno Sky, segnando di fatto l'avvio dell'integrazione del sistema di Gestione della Qualità aziendale con quello di ENAV.

Il SICTA è stato inserito dal Ministero dell'Istruzione e dell'Università e della Ricerca tra gli Enti di ricerca ammessi a fruire del sostegno del 5 per mille.

La missione del Consorzio è lo sviluppo di progetti di ricerca nell'ambito di sistemi e servizi nel settore della gestione del traffico aereo, la promozione della crescita professionale delle risorse umane attraverso un'efficace attività di formazione sulle tematiche di avanguardia del settore per il raggiungimento di eccellenti livelli di competenza e specializzazione nonché lo sviluppo della cooperazione con altri Istituti/Centri di Ricerca nazionale e internazionali.

Nel 2013 la funzione Audit di ENAV ha condotto due verifiche su SICTA, sul sistema di gestione delle presenze del personale e sugli aspetti della gestione amministrativo-contabile, concludendo con un giudizio soddisfacente.

Partecipazione a principali programmi

Il Consorzio ha attualmente in essere con ENAV vari accordi ed in particolare un articolato "*Piano di Committenza e accordo di servizio per il triennio 2013-2015*", avente ad oggetto l'affidamento *in house* di importanti progetti di ricerca e sviluppo a beneficio di ENAV e delle sue partecipate. Il Consorzio ha anche contratti con altri soggetti terzi (SJU, CE, ecc.).

Relativamente ai principali programmi in corso di lavorazione nel 2013:

SESAR

SICTA partecipa a circa 50 progetti Operativi, Trasversali e Tecnici e per 5 di essi ne ha assunto la responsabilità (*Project Management*); coordina, inoltre, la partecipazione del team "ENAV-group" e fornisce contributi su numerosi altri.

Model Based Simulation

SICTA ha contribuito alla valutazione degli innovativi Scenari Operativi della Riorganizzazione dello Spazio Aereo Nazionale concorrendo al lavoro di *refinement* delle aree di responsabilità, delle settorizzazioni e delle configurazioni operative dei 4 ACC Italiani dirette ad ammodernare ed efficientare lo spazio aereo nazionale.

ATMOp Malesia

SICTA ha contribuito alla valutazione dell'efficienza e dell'impatto ambientale associato alle varie configurazioni operative oggetto della fornitura ENAV al cliente finale.

Aspetti salienti del conto economico 2013

Il bilancio 2013, sottoposto volontariamente a revisione della Reconta Ernst & Young, si è chiuso con un avanzo di gestione ante imposte di € 103.061,34. Le imposte risultano pari ad € 102.148. Quanto all'utile di € 913,34, l'Assemblea ha disposto di destinare tale importo al Fondo di riserva.

Il valore della produzione ha registrato un decremento per oltre € 860.000,00, riferita in particolare:

- per prestazioni € 406.000,00;
- dei contributi consortili € 273.000,00 e
- dei contributi SESAR 2013 per € 151.000,00.

I costi della produzione hanno avuto nella loro globalità un decremento di circa il 15% rispetto all'anno precedente, in linea con il decremento dei ricavi della produzione, minor lavoro e quindi minori costi per servizi.

Dall'esame dei costi si rileva:

- la riduzione dei costi per servizi di circa €850.000,00 dovuta principalmente al venir meno per l'anno in questione dei costi per "prestazioni tecniche Sesar" che ha evitato il ricorso al subappalto;

- la diminuzione dei costi per affitti passivi di circa € 55.000,00;

- l'incremento del costo del personale di € 374.000,00 circa per nuove assunzioni;

- relativamente agli oneri finanziari si è verificato un incremento degli interessi passivi di € 35.700,00 circa dovuti ad una situazione di tensione finanziaria che non ha permesso al Consorzio di riuscire a rientrare di parte del fido bancario.

Aspetto Finanziario

L'aspetto di maggior rilievo è rappresentato dai crediti vantati dal Consorzio nei confronti di:

- **ENAV** circa € 4.206.000,00 di cui:
 - € 792.164,00 (incassato a gennaio 2014) per contributi SESAR 2012;
 - € 1.336.952,00 quote SESAR 2013 (da SJU);
 - € 1.082.485,00 fatture emesse di competenza 2013; e
 - € 994.892,00 fatture da emettere.
- **Selex ES** circa € 2.185.750,00 di cui:
 - € 2.115.349,00 crediti (incassati ca 1.900.000,00 il 31 gennaio 2014); e
 - € 70.398,00 fatture da emettere.

III – LA GESTIONE FINANZIARIA 2013 di ENAV

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013 è stato approvato, ai sensi dell'art.2364 del codice civile, dall'Assemblea degli azionisti nella seduta del 5 agosto 2014. Le ragioni della convocazione dell'Assemblea nel maggior termine di 180 giorni dalla data di chiusura dell'esercizio sono state dettate dall'esigenza di ottenere il bilancio della controllata ENAV Asia Pacific, appositamente verificato ed approvato dalla Società di revisione locale.

Il bilancio di esercizio e consolidato di ENAV è stato oggetto di revisione legale dei conti da parte della Società Reconta Ernst & Young 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 2013, in data 6 maggio 2014.

A) PRINCIPALI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI
Stato patrimoniale

(in euro)

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		
	31.12.2013	31.12.2012
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
Totale A)	0	0
B) Immobilizzazioni		
I Immobilizzazioni immateriali		
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	17.204.248	13.546.649
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	79.722.514	79.634.525
7) Altre	2.170.436	3.816.902
Totale I)	99.097.198	96.998.076
II Immobilizzazioni materiali		
1) Terreni e fabbricati	246.876.464	231.890.394
2) Impianti e macchinari	436.662.863	424.539.274
3) Attrezzature industriali e commerciali	83.009.218	115.564.100
4) Altri beni	54.997.163	56.373.684
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	333.162.165	397.458.832
Totale II)	1.154.707.873	1.225.826.284
III Immobilizzazioni finanziarie		
1) Partecipazioni in:		
a) Imprese controllate	114.659.272	114.531.981
d) Altre imprese	166.666	166.666
Totale III)	114.825.938	114.698.647
Totale B) Immobilizzazioni	1.368.631.009	1.437.523.007
C) Attivo circolante		
I Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	67.064.800	68.469.225
Totale I)	67.064.800	68.469.225
II Crediti		
1) Verso clienti		
esigibili entro i 12 mesi	226.651.200	337.569.707
2) Verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	15.708.197	11.268.209
4 bis) Crediti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	49.310.747	54.918.773
esigibili oltre i 12 mesi	23.164.181	23.164.181
4 ter) Imposte anticipate		
esigibili entro i 12 mesi	16.097.764	16.384.693
5) Verso altri		
esigibili entro i 12 mesi	28.780.258	15.066.377
6) Per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	53.272.700	43.650.645
esigibili oltre i 12 mesi	85.892.046	74.036.844
Totale II)	498.877.093	576.059.429
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
7) Attività destinate alla vendita	0	1.607.478
Totale III)	0	1.607.478
IV Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	92.302.387	52.745.846
3) Denaro e valori in cassa	42.001	18.035
Totale IV)	92.344.388	52.763.881
Totale C) Attivo circolante	658.286.281	698.900.013
D) Ratei e risconti		
Totale D) Ratei e risconti	1.589.341	1.002.013
Totale Attivo	2.028.506.631	2.137.425.033

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	31.12.2013	31.12.2012
A) Patrimonio Netto		
I Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
IV Riserva legale	11.409.030	9.099.497
VII Altre riserve:		
- Riserva ex lege 292/93	0	9.188.855
- Riserva straordinaria	0	960.972
- Riserva contributi in conto capitale	0	51.815.748
- Altre	36.358.608	0
Totale VII	36.358.608	61.965.575
VIII Utili (perdite) portati a nuovo	78.778.108	49.896.981
IX Utile (perdita) dell'esercizio	50.527.601	46.190.659
Totale A) Patrimonio Netto	1.298.817.732	1.288.897.097
B) Fondi per rischi ed oneri		
2) Fondo imposte anche differite	1.138.459	787.604
3) Altri	36.975.095	61.136.318
Totale B) Fondi per rischi ed oneri	38.113.554	61.923.922
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	37.990.312	40.016.669
D) Debiti		
4) Debiti verso banche		
esigibili entro i 12 mesi	45.381.938	121.689.948
esigibili oltre i 12 mesi	127.000.000	130.000.000
5) Debiti verso altri finanziatori		
esigibili entro i 12 mesi	280.575	2.569.132
6) Acconti		
esigibili entro i 12 mesi	76.059.811	71.336.825
7) Debiti verso fornitori		
esigibili entro i 12 mesi	128.993.240	153.022.735
9) Debiti verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	38.389.037	44.549.731
12) Debiti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	6.098.414	9.534.294
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro i 12 mesi	19.891.195	18.456.421
14) Altri debiti		
esigibili entro i 12 mesi	46.755.045	47.427.739
15) Debiti per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	0	0
Totale D) Debiti	488.849.255	598.586.825
E) Ratei e risconti	164.735.778	148.000.520
Totale E) Ratei e risconti	164.735.778	148.000.520
Totale Passivo	2.028.506.631	2.137.425.033
Conti d'ordine		
Garanzie prestate a terzi	2.125.135	21.926.093
Garanzie prestate a Società controllate	27.200.000	27.200.000
Garanzie ricevute da terzi	130.085.767	129.862.839
Conti di memoria	1	1

Conto economico

(in euro)

CONTO ECONOMICO	31.12.2013	31.12.2012
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		
a) Ricavi delle prestazioni	758.360.578	794.849.706
b) Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	57.504.610	36.844.499
c) Variazioni per balance	7.623.291	(146.728)
d) Utilizzo balance anno n-2	(43.650.645)	(41.255.367)
e) Utilizzo fondo stabilizzazione tariffe	19.792.000	0
Totale 1)	799.629.834	790.292.110
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	6.501.721	5.961.170
5) Altri ricavi e proventi		
a) Altri ricavi	27.532.985	27.202.827
b) Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000
Totale 5)	57.532.985	57.202.827
Totale A) Valore della produzione	863.664.540	853.456.107
B) Costo della produzione		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(4.084.578)	(4.227.531)
7) Per servizi	(192.384.749)	(195.760.948)
8) Per godimento di beni di terzi	(4.913.648)	(5.005.514)
9) Per il personale:		
a) Salari e stipendi	(276.185.125)	(272.266.010)
b) Oneri Sociali	(91.614.403)	(88.457.263)
c) Trattamento di fine rapporto	(17.799.714)	(17.536.485)
e) Altri costi	(11.895.406)	(15.863.857)
Totale 9)	(397.494.648)	(394.123.615)
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(16.282.416)	(15.078.525)
b) Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(137.084.543)	(143.995.541)
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(6.753.464)	(3.435.061)
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(5.500.504)	(16.722.852)
Totale 10)	(165.620.927)	(179.231.979)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci	(1.572.619)	(1.102.889)
12) Accantonamento per rischi	(83.753)	(3.820.217)
14) Oneri diversi di gestione	(2.747.457)	(2.601.717)
Totale B) Costi della produzione	(768.902.379)	(785.874.410)
Differenza tra valore e costo della produzione (A - B)	94.762.161	67.581.697
C) Proventi ed oneri finanziari		
15) Proventi da partecipazioni	250.000	0
16) Altri proventi finanziari		
d) proventi diversi dai precedenti	2.787.789	2.072.384
Totale 16)	2.787.789	2.072.384
17) Interessi e altri oneri finanziari	(4.786.765)	(12.788.899)
17 bis) Utili e perdite su cambi	11.229	1.945
Totale C) Proventi e oneri finanziari	(1.737.747)	(10.714.570)
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
18) Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	0	0
19) Svalutazioni		
a) di partecipazioni	0	0
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0
E) Proventi ed oneri straordinari		
20) Proventi straordinari	912.162	25.478.602
21) Oneri straordinari		
a) imposte relative a esercizi precedenti	(105.171)	(42.455)
b) altri oneri	(5.797.432)	(1.092.118)
Totale 21)	(5.902.603)	(1.134.573)
Totale E) Proventi e oneri straordinari	(4.990.441)	24.344.029
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	88.033.973	81.211.156
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) Imposte correnti	(36.868.588)	(38.026.761)
b) Imposte differite	(350.855)	(384.547)
c) Imposte anticipate	(286.929)	3.390.811
Totale 22)	(37.506.372)	(35.020.497)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio	50.527.601	46.190.659

Dati economici

L'esercizio 2013 di ENAV chiude con un utile pari a 50,5 milioni di Euro in incremento di 4,3 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, (che invece considera l'evento straordinario verificatosi nel 2012 attinente al riconoscimento della maggiore Ires versata negli anni 2007/2011 per un importo pari a 23,2 milioni di Euro). Tale risultato è il frutto degli eventi successivamente riportati.

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

	2013	2012	Variazioni	
			Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	799.630	790.292	9.338	1,2%
Altri ricavi	42.278	40.972	1.306	3,2%
Totale ricavi	841.908	831.264	10.644	1,3%
Costi del personale	(397.495)	(394.124)	(3.371)	0,9%
Costi esterni	(205.703)	(208.698)	2.995	-1,4%
Incrementi per lavori interni	6.502	5.961	541	9,1%
Ebitda	245.212	234.403	10.809	4,6%
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(165.705)	(183.052)	17.347	-9,5%
Contributi su investimenti	15.255	16.231	(976)	-6,0%
Ebit	94.762	67.582	27.180	40,2%
Proventi (oneri) finanziari	(1.738)	(10.715)	8.977	-83,8%
Proventi (oneri) straordinari	(4.990)	24.344	(29.334)	-120,5%
Risultato ante imposte	88.034	81.211	6.823	8,4%
Imposte correnti, anticipate e differite	(37.506)	(35.020)	(2.486)	7,1%
Utile netto	50.528	46.191	4.337	9,4%

I ricavi si sono incrementati complessivamente dell'1,3% rispetto all'esercizio 2012 attestandosi a 841,9 milioni di Euro e sono determinati in larga parte dagli effetti correlati al nuovo schema di performance comunitario e, in particolare, al meccanismo di condivisione delle variazioni di traffico in esso contenuto.

Va osservato che i ricavi di rotta risultano tendenzialmente stabili rispetto al precedente esercizio, per l'effetto combinato della medesima tariffa applicata nel biennio 2012-2013 e di una sostanziale stabilità dei volumi di unità di servizio pagante nel 2013 rispetto al precedente anno.

Per quanto riguarda i ricavi di terminale, essi registrano complessivamente un decremento di 35,7 milioni di Euro per effetto delle minori unità di servizio sviluppate per il traffico pagante, (che si sono attestate a -3,6%), e della riduzione della tariffa

applicata nel corso del 2013. Con la finalità di sostenere il mercato in un periodo di crisi del settore, la Società nel corso dell'anno ha utilizzato 19,8 mln di euro di fondo di stabilizzazione delle tariffe, attraverso il quale negli ultimi 4 mesi del 2013 stato possibile applicare una riduzione di 61 euro rispetto alla tariffa annuale di terminale pari a 246,05.

Osservato quindi il trend dei ricavi di Rotta e Terminale, ai fini della comprensione del risultato complessivo dei ricavi e quindi del valore della produzione, rilievo assume la componente del Balance dell'anno che risulta essenzialmente determinato al nuovo schema di performance comunitario. In particolare, i balance rilevati nell'esercizio sono risultati pari a 65,1 milioni di Euro, di cui 51,2 milioni di Euro riferiti alla rotta e 13,9 milioni di Euro al terminale. Il balance complessivo di terminale è di circa 33,7 mln di euro, mitigato a 13,9 mln di euro per l'effetto dell'utilizzo del predetto fondo di stabilizzazione delle tariffe.

Con riferimento al balance di rotta, si segnala che per 7,6 milioni di Euro si riferisce all'integrazione di quanto rilevato nel 2012 a seguito delle richieste pervenute dalla Commissione Europea principalmente correlate al calcolo dell'inflazione. Il balance di rotta, determinato in conformità ai Regolamenti Comunitari, contiene il rischio legato all'andamento del traffico per 24,8 milioni di Euro, comprensivo della quota di ENAV e di Eurocontrol, che rappresenta solo una parte del rischio consuntivato in quanto in applicazione ai Regolamenti ed al piano di performance l'importo di 19,9 milioni di Euro è rimasto a carico di ENAV, importo più che compensato dal risparmio generato sui costi, rispetto a quanto pianificato, di circa 35 milioni di Euro. Si rileva, inoltre, che nel balance di rotta, tra l'altro, è iscritto quanto riconosciuto a titolo di recupero di inflazione (8,2 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).

Relativamente ai costi, si registra un incremento contenuto del costo del personale per 3,4 milioni di Euro rispetto al 2012 (+0,9%) legato sia all'incremento della parte fissa della retribuzione per la crescita fisiologica della stessa e per l'aumento retributivo previsto dal CCNL con decorrenza luglio 2013, che al maggior valore della parte variabile della retribuzione come effetto combinato dell'incremento delle ferie maturate e non godute, in seguito principalmente all'introduzione di un diverso criterio di calcolo delle ore in aderenza all'accordo sindacale sottoscritto nel mese di novembre 2012, e della riduzione delle ore di straordinario del personale in linea operativa connessa al minor traffico assistito registrato nel 2013. Tale incremento è stato compensato dalla riduzione degli altri costi del personale per il

minore ricorso all'incentivo all'esodo che ha interessato nel 2013 il personale dipendente per 30 unità (80 unità nel 2012).

I costi esterni registrano un decremento di 2,9 milioni di Euro pari a -1,4% rispetto all'esercizio precedente, a seguito dell'attenta politica di contenimento dei costi che ha portato ad una riduzione generalizzata di tutte le voci di costi, tra cui in particolare si evidenziano i costi di manutenzione che hanno beneficiato della riduzione dell'1,5% da parte della controllata Techno Sky.

A seguito delle suddette variazioni, l'EBITDA si attesta a 245,2 milioni di Euro in incremento del 4,6% rispetto al 2012.

La voce ammortamenti, svalutazioni ed accantonamenti registra un decremento netto di 17,3 milioni di Euro a seguito dei minori ammortamenti rilevati sulle immobilizzazioni materiali e della svalutazione crediti che ha inciso in misura inferiore rispetto al 2012, in cui si teneva conto dello stato di insolvenza di due vettori nazionali.

Per effetto di tale variazione l'EBIT si attesta a 94,8 milioni di Euro in incremento del 40,2% rispetto al dato del 2012.

Il risultato di esercizio ha inoltre beneficiato del miglioramento della gestione finanziaria per 9 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, a seguito del consolidato decremento dell'esposizione nei confronti del sistema bancario nonché del minore utilizzo medio delle linee di credito a breve termine, gestione che si è attestata a -1,7 milioni di Euro. La gestione straordinaria ha inciso per -5 milioni di Euro, principalmente connessa ad una sottrazione di beni e materiali di proprietà avvenuto a fine 2013, e il carico fiscale per 37,5 milioni di Euro.

Dati patrimoniali (000/€)

	2013	2012	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	99.097	96.998	2.099
Immobilizzazioni materiali	1.154.708	1.225.826	(71.118)
Immobilizzazioni finanziarie	114.826	114.699	127
Capitale immobilizzato	1.368.631	1.437.523	(68.892)
Rimanenze di magazzino	67.065	68.469	(1.404)
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	500.466	577.061	(76.595)
Attività destinate alla vendita	0	1.607	(1.607)
Debiti	(316.186)	(344.327)	28.141
Fondi per rischi ed oneri	(38.113)	(61.924)	23.811
Ratei e risconti passivi	(164.736)	(148.000)	(16.736)
Capitale d'esercizio	48.496	92.886	(44.390)
Trattamento di fine rapporto	(37.990)	(40.017)	2.027
Capitale investito netto	1.379.137	1.490.392	(111.255)
Coperto da:			
Capitale proprio	1.298.818	1.288.897	9.921
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	80.319	201.495	(121.176)
	1.379.137	1.490.392	(111.255)

Il capitale investito netto di ENAV, pari a 1.379,1 milioni di Euro, ha registrato un decremento di 111,2 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2012 imputabile sia alle variazioni intervenute nel capitale immobilizzato che sul capitale di esercizio, ed è coperto per 94,2% dal capitale proprio e per il restante 5,8% dall'indebitamento finanziario netto.

Il capitale immobilizzato che ammonta a 1.368,6 milioni di Euro, registra un decremento netto di 68,9 milioni di Euro dovuto sia agli ammortamenti rilevati nel periodo superiori rispetto agli investimenti realizzati (CAPEX), come effetto del contenimento attuato in questi ultimi anni sul piano degli investimenti, che alla dismissione degli impianti AVL riguardanti sei siti aeroportuali, in applicazione del decreto ministeriale del 7 marzo 2013 che ha retrocesso i suddetti beni al Demanio pubblico dello Stato. Va osservato che di tali beni, mai consegnati dalle Società di gestione aeroportuali ed imputati nel patrimonio di ENAV a seguito della determinazione del patrimonio netto contabile definitivo come da decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 7 dicembre 2001 per un valore complessivo di 25,6 milioni di Euro, ENAV non ha avuto il possesso e non li ha assoggettati al processo di ammortamento. La dismissione è stata quindi attuata in diminuzione dell'originaria

iscrizione nel patrimonio netto, previo consenso dell’Azionista, senza generare alcun effetto economico.

Il capitale di esercizio che si attesta a 48,5 milioni di Euro, si è ridotto di 44,4 milioni di Euro, come risultato dell’effetto combinato dei seguenti eventi:

- riduzione dei crediti commerciali per 110,9 milioni di Euro connessa principalmente all’incasso del credito vanata nei confronti del Ministero dell’Economia e delle Finanze per 78,2 milioni di Euro;
- minori crediti tributari per 5,6 milioni di Euro imputabile all’incasso di parte del credito IVA richiesto a rimborso nel 2012 per un importo comprensivo di interessi pari a 29,8 milioni di Euro, effetto mitigato dall’iscrizione dell’IVA a credito maturata nel periodo per 21,2 milioni di Euro;
- incremento dei crediti verso enti pubblici per 15,2 milioni di Euro a seguito della delibera dell’Autorità di Gestione del PON reti e mobilità 2007/2013 del mese di dicembre 2013 che ha ammesso a finanziamento ulteriori progetti di investimento presentati da ENAV per un ammontare pari a 17,7 milioni di Euro;
- decremento dei debiti verso i fornitori per 24 milioni di Euro a seguito del pagamento nei tempi contrattualmente previsti oltre che a minori fatturazioni ricevute per l’attenta gestione sia dei costi di esercizio che di investimento;
- riduzione dei fondi rischi per 23,8 milioni di Euro imputabile principalmente all’utilizzo del fondo stabilizzazione tariffe quale sostegno al settore nel periodo di crisi per 19,8 milioni di Euro.

Il capitale proprio si attesta a 1.298,8 milioni di Euro in incremento di 9,9 milioni di Euro rispetto al 2012 come effetto netto tra il risultato di esercizio di 50,5 milioni di Euro e la riduzione delle riserve per 25,6 milioni di Euro, come sopra riportato, ed il pagamento del dividendo 2012 di 15 milioni di Euro.

L’indebitamento finanziario netto risulta così composto (dati in migliaia di Euro):

	2013	2012	Variazioni
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	172.382	251.690	(79.308)
Debiti verso altri finanziatori	281	2.569	(2.288)
Disponibilità liquide	(92.344)	(52.764)	(39.580)
Indebitamento finanziario netto	80.319	201.495	(121.176)

ENAV – Indebitamento finanziario netto (Bilancio 2013)

L'indebitamento finanziario netto si è attestato a 80,3 milioni di Euro in decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 121,2 milioni di Euro grazie alla riduzione dell'esposizione nei confronti del sistema bancario ed al minore utilizzo di linee di credito, resa possibile anche dall'incasso dei crediti vantati nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze. Il saldo delle disponibilità liquide per 92,3 milioni di Euro è stato parzialmente utilizzato per il pagamento della prima tranche della partecipazione in Aireon, pari a 18,7 milioni di Euro effettuato nel mese di febbraio 2014.

Dati finanziari (000/€)

Al 31 dicembre 2013 la liquidità di ENAV è così rappresentata:

		2013	2012
Disponibilità liquide all'inizio del periodo		52.764	14.601
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio	a	256.263	444.375
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	b	(121.694)	(147.941)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento	c	(94.989)	(258.271)
Flusso delle disponibilità liquide	a+b+c	39.580	38.163
Disponibilità liquide alla fine del periodo		92.344	52.764

ENAV – Disponibilità liquide (Bilancio 2013)

Il saldo delle disponibilità liquide di ENAV registra un miglioramento rispetto all'esercizio precedente, generando liquidità per 39,6 milioni di Euro. Nella determinazione di tale risultato ha inciso il flusso di cassa derivante dall'attività di esercizio sia per l'incasso del credito vantato nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze per 78,2 milioni di Euro che per l'incasso del credito IVA richiesto a rimborso per 29,8 milioni di Euro, liquidità che ha permesso sia di pagare i fornitori entro le scadenze contrattualmente previste che di rientrare in linee di finanziamento con un beneficio sull'indebitamento finanziario netto. Anche il flusso delle attività di investimento, ha inciso nella determinazione del flusso delle disponibilità liquide, a seguito del contenimento degli investimenti come da piano triennale approvato.

B) IL BILANCIO DEL GRUPPO ENAV

Nel 2013 la società ha redatto il bilancio consolidato che include il bilancio della controllante ENAV, di Techno Sky, società – come detto – partecipata al 100%, ed ENAV Asia Pacific, costituita nel 2013 a Kuala Lumpur in Malesia e partecipata al 100%. L'attività della società controllata Techno Sky consiste, quasi esclusivamente, nello svolgimento di servizi nei confronti di ENAV, affidati *in house*, mentre attraverso ENAV Asia Pacific vengono sviluppate le attività commerciali del Gruppo ENAV negli stati del continente asiatico e in quello oceanico.

Per Techno Sky ed Enav Asia Pacific è stata adottata la metodologia del consolidamento integrale mentre il consorzio Sicta, partecipato indirettamente al 100%, non è stato consolidato integralmente per irrilevanza dei dati di bilancio e valutato nel consolidato con il metodo del patrimonio netto.

Bilancio consolidato – Stato Patrimoniale (euro)

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		31.12.2013	31.12.2012
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		0	0
	Totale A)	0	0
B) Immobilizzazioni			
I Immobilizzazioni immateriali			
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno		17.728.347	14.453.020
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		5.014	8.752
5 bis) Differenza da consolidamento		33.243.054	44.324.071
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		79.573.846	79.634.525
7) Altre		2.248.118	3.932.407
	Totale I)	132.798.379	142.352.775
II Immobilizzazioni materiali			
1) Terreni e fabbricati		244.792.541	230.728.793
2) Impianti e macchinari		425.383.558	416.352.171
3) Attrezzature industriali e commerciali		82.186.380	115.005.766
4) Altri beni		56.255.577	57.693.556
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		329.933.327	392.721.544
	Totale II)	1.138.551.383	1.212.501.830
III Immobilizzazioni finanziarie			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate		1.466.526	1.465.614
d) Altre imprese		166.666	166.666
2) Crediti:			
a) Verso altri - esigibili oltre i 12 mesi		16.111.269	17.174.340
	Totale III)	17.744.461	18.806.620
	Totale B) Immobilizzazioni	1.289.094.223	1.373.661.225
C) Attivo circolante			
I Rimanenze			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		67.090.420	68.501.219
3) Lavori in corso su ordinazione		1.052.877	1.369.768
	Totale I)	68.143.297	69.870.987
II Crediti			
1) Verso clienti			
esigibili entro i 12 mesi		233.369.921	344.103.639
2) Verso imprese controllate			
esigibili entro i 12 mesi		140.132	0
4 bis) Crediti tributari			
esigibili entro i 12 mesi		55.986.880	61.247.332
esigibili oltre i 12 mesi		25.176.747	25.176.747
4 ter) Imposte anticipate			
esigibili entro i 12 mesi		23.252.151	22.399.417
5) Verso altri			
esigibili entro i 12 mesi		29.594.028	15.828.534
6) Per Balance Eurocontrol			
esigibili entro i 12 mesi		53.272.700	43.650.645
esigibili oltre i 12 mesi		85.892.046	74.036.844
	Totale II)	506.684.605	586.443.158
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
7) Attività destinate alla vendita		0	1.607.478
	Totale III)	0	1.607.478
IV Disponibilità liquide			
1) Depositi bancari e postali		94.238.312	53.932.513
3) Denaro e valori in cassa		61.769	30.066
	Totale IV)	94.300.081	53.962.579
	Totale C) Attivo circolante	669.127.983	711.884.202
D) Ratei e risconti		1.747.043	1.121.953
	Totale D) Ratei e risconti	1.747.043	1.121.953
	Totale Attivo	1.959.969.249	2.086.667.380

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

		31.12.2013	31.12.2012
A) Patrimonio Netto			
I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
IV	Riserva legale	11.409.030	9.099.497
VII	Altre riserve:		
	- Riserva ex lege 292/93	0	9.188.855
	- Riserva straordinaria	0	960.972
	- Riserva contributi in conto capitale	0	51.815.748
	- Riserva di conversione	(17.457)	
	- Altre Riserve	36.358.608	
	Totale VII	36.341.151	61.965.575
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	4.589.183	(10.728.547)
IX	Utile (perdita) dell'esercizio	37.999.530	32.627.265
	Totale Patrimonio Netto di Gruppo	1.212.083.279	1.214.708.175
	Capitale e Riserve di terzi	0	0
	Utile (perdita) di terzi	0	0
	Totale Patrimonio Netto di Terzi	0	0
	Totale A) Patrimonio Netto consolidato	1.212.083.279	1.214.708.175
B) Fondi per rischi ed oneri			
2)	Fondo imposte anche differite	1.138.459	787.604
3)	Altri	40.876.716	64.137.434
	Totale B) Fondi per rischi ed oneri	42.015.175	64.925.038
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		57.049.510	59.867.301
D) Debiti			
4)	Debiti verso banche		
	esigibili entro i 12 mesi	47.875.044	130.497.726
	esigibili oltre i 12 mesi	127.000.000	130.000.000
5)	Debiti verso altri finanziatori		
	esigibili entro i 12 mesi	1.585.001	7.648.836
6)	Accounti		
	esigibili entro i 12 mesi	76.059.811	71.548.695
7)	Debiti verso fornitori		
	esigibili entro i 12 mesi	141.835.568	166.932.741
9)	Debiti verso imprese controllate		
	esigibili entro i 12 mesi	4.206.144	4.203.367
12)	Debiti tributari		
	esigibili entro i 12 mesi	8.029.901	11.310.480
13)	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
	esigibili entro i 12 mesi	24.538.837	23.182.339
14)	Altri debiti		
	esigibili entro i 12 mesi	52.743.763	53.752.193
15)	Debiti per Balance Eurocontrol		
	esigibili entro i 12 mesi	0	0
	Totale D) Debiti	483.874.069	599.076.377
E) Ratei e risconti		164.947.216	148.090.489
	Totale E) Ratei e risconti	164.947.216	148.090.489
	Totale Passivo	1.959.969.249	2.086.667.380
Conti d'ordine			
	Garanzie prestate a terzi	2.526.042	22.215.297
	Garanzie prestate a Società controllate	5.000.000	5.000.000
	Garanzie ricevute da terzi	146.317.254	146.700.842
	Impegni e rischi	2.473.111	2.473.111
	Conti di memoria	1	1

Bilancio consolidato-Conto economico (euro)

CONTO ECONOMICO

	31.12.2013	31.12.2012
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		
a) Ricavi delle prestazioni	760.378.672	798.765.351
b) Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	57.504.610	36.844.499
c) Variazioni per balance	7.623.291	(146.728)
d) Utilizzo balance anno n-2	(43.650.645)	(41.255.367)
e) Utilizzo fondo stabilizzazione tariffe	19.792.000	0
Totale 1)	801.647.928	794.207.755
3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione	(316.892)	(1.764.112)
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	27.187.564	29.073.582
5) Altri ricavi e proventi		
a) Altri ricavi	27.680.829	27.151.985
b) Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000
Totale 5)	57.680.829	57.151.985
Totale A) Valore della produzione	886.199.429	878.669.210
B) Costo della produzione		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(7.810.132)	(7.957.998)
7) Per servizi	(145.953.328)	(152.942.878)
8) Per godimento di beni di terzi	(7.346.158)	(7.568.449)
9) Per il personale:		
a) Salari e stipendi	(320.066.913)	(316.354.098)
b) Oneri Sociali	(104.981.807)	(101.717.906)
c) Trattamento di fine rapporto	(21.089.936)	(21.182.078)
e) Altri costi	(11.937.715)	(15.895.777)
Totale 9)	(458.076.371)	(455.149.859)
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(28.244.016)	(27.244.188)
b) Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(136.324.085)	(143.602.906)
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(6.753.464)	(4.360.219)
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(5.504.687)	(16.840.922)
Totale 10)	(176.826.252)	(192.048.235)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci	(1.578.993)	(1.104.404)
12) Accantonamento per rischi	(1.030.963)	(6.650.799)
14) Oneri diversi di gestione	(2.675.379)	(2.809.372)
Totale B) Costi della produzione	(801.297.576)	(826.231.994)
Differenza tra valore e costo della produzione (A - B)	84.901.853	52.437.216
C) Proventi ed oneri finanziari		
15) Proventi da partecipazioni	250.000	0
16) Altri proventi finanziari		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	43.380	142.280
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0
d) proventi diversi dai precedenti	2.800.331	2.088.651
Totale 16)	2.843.711	2.230.931
17) Interessi e altri oneri finanziari	(5.176.743)	(13.506.852)
17 bis) Utili e perdite su cambi	13.942	579
Totale C) Proventi e oneri finanziari	(2.069.090)	(11.275.342)
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
18) Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	913	173.821
19) Svalutazioni		
a) di partecipazioni	0	0
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	913	173.821
E) Proventi ed oneri straordinari		
20) Proventi straordinari	1.196.091	28.003.312
21) Oneri straordinari		
a) imposte relative a esercizi precedenti	(105.171)	(42.455)
b) altri oneri	(6.464.967)	(1.325.417)
Totale 21)	(6.570.138)	(1.367.872)
Totale E) Proventi e oneri straordinari	(5.374.047)	26.635.440
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	77.459.629	67.971.135
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) Imposte correnti	(39.961.977)	(40.545.266)
b) Imposte differite	(350.855)	(91.710)
c) Imposte anticipate	852.733	5.293.106
Totale 22)	(39.460.099)	(35.343.870)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio	37.999.530	32.627.265
Risultato di esercizio di Terzi	0	0
Risultato di esercizio di Gruppo	37.999.530	32.627.265

Dati economici

I dati del Gruppo Enav registrano un EBITDA di 247,5 milioni di Euro in incremento di 12,6 milioni di Euro (+5,4%) rispetto all'esercizio precedente. Tale risultato è determinato dai maggiori ricavi rilevati dalla controllante, per gli eventi precedentemente riportati, che hanno compensato il contenuto incremento del costo del personale pari a 2,9 milioni di Euro a cui si è aggiunto l'effetto positivo derivante dalla contrazione dei costi esterni per il 4,1% rispetto al 2012, a seguito dell'attenta politica di contenimento dei costi attuata a livello di Gruppo.

Sull'EBIT, che si attesta a 84,9 milioni di Euro, incidono gli ammortamenti, la svalutazione dei crediti e delle immobilizzazioni oltre che gli accantonamenti a fondo rischi per complessivi 177,9 milioni di Euro riferiti principalmente ad ENAV.

Sulla determinazione del risultato pari a 37,9 milioni di Euro, ha inoltre inciso: i) l'effetto positivo della gestione finanziaria che ammonta a -2,1 milioni di Euro, in decisa riduzione rispetto all'esercizio precedente del -81,6% per la riduzione dell'esposizione del Gruppo verso il sistema bancario; ii) l'effetto negativo della gestione straordinaria per 5,4 milioni di Euro per gli eventi connessi principalmente da ENAV e precedentemente commentati; iii) il carico fiscale per 39,5 milioni di Euro.

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

	2013	2012	Variazioni	
			Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	801.331	792.444	8.887	1,1%
Altri ricavi	42.425	40.921	1.504	3,7%
Totale ricavi	843.756	833.365	10.391	1,2%
Costi del personale	(458.076)	(455.150)	(2.926)	0,6%
Costi esterni	(165.364)	(172.384)	7.020	-4,1%
Incrementi per lavori interni	27.188	29.074	(1.886)	-6,5%
Ebitda	247.504	234.905	12.599	5,4%
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(177.857)	(198.699)	20.842	-10,5%
Contributi su investimenti	15.255	16.231	(976)	-6,0%
Ebit	84.902	52.437	32.465	61,9%
Proventi (oneri) finanziari	(2.069)	(11.275)	9.206	-81,6%
Rettifiche di valore di attività finanziarie	1	174	(173)	-99,4%
Proventi (oneri) straordinari	(5.374)	26.635	(32.009)	-120,2%
Risultato ante imposte	77.460	67.971	9.489	14,0%
Imposte correnti, anticipate e differite	(39.461)	(35.344)	(4.117)	11,6%
Utile/(Perdita) d'esercizio	37.999	32.627	5.372	16,5%

Dati Economici del Gruppo ENAV (Bilancio 2013)

Dati patrimoniali (000/€)

	2013	2012	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	132.798	142.353	(9.555)
Immobilizzazioni materiali	1.138.551	1.212.502	(73.951)
Immobilizzazioni finanziarie	17.745	18.806	(1.061)
Capitale immobilizzato	1.289.094	1.373.661	(84.567)
Rimanenze di magazzino	68.143	69.871	(1.728)
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	508.432	587.565	(79.133)
Attività destinate alla vendita	0	1.607	(1.607)
Debiti	(307.414)	(330.930)	23.516
Fondi per rischi ed oneri	(42.015)	(64.925)	22.910
Ratei e risconti passivi	(164.947)	(148.090)	(16.857)
Capitale d'esercizio	62.199	115.098	(52.899)
Trattamento di fine rapporto	(57.050)	(59.867)	2.817
Capitale investito netto	1.294.243	1.428.892	(134.649)
Coperto da:			
Capitale proprio	1.212.083	1.214.708	(2.625)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	82.160	214.184	(132.024)
	1.294.243	1.428.892	(134.649)

Dati Patrimoniali del Gruppo ENAV (Bilancio 2013)

Il capitale investito netto del Gruppo si attesta a 1.294,2 milioni di Euro e registra un decremento di 134,6 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2012, imputabile alle variazioni intervenute sia sul capitale immobilizzato che sul capitale di esercizio, ed è coperto per il 93,7% da capitale proprio e per il restante 6,3% dall'indebitamento finanziario netto.

Tale variazione è determinata da: i) il decremento del capitale immobilizzato per 84,6 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 di parte del TFR relativo sia al personale cessato nell'anno che al personale che ha richiesto gli anticipi; ii) la diminuzione del capitale di esercizio per 52,9 milioni di Euro, connessi oltre a quanto già evidenziato per ENAV, anche dell'accantonamento a fondo rischi effettuato da Techno Sky.

Il capitale proprio si attesta a 1.212,1 milioni di Euro registrando un decremento di 2,6 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente per effetto sia del risultato di esercizio pari a 37,9 milioni di Euro, del pagamento del dividendo per 15 milioni di

Euro e dalla riduzione delle riserve per 25,6 milioni di Euro a seguito della dismissione degli impianti AVL come precedentemente riportato.

L'indebitamento finanziario netto ammonta a 82,2 milioni di Euro registrando un miglioramento di 132 milioni di Euro principalmente a seguito della riduzione dell'esposizione del Gruppo verso il sistema bancario.

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

	2013	2012	Variazioni
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	174.875	260.498	(85.623)
Debiti verso altri finanziatori	1.585	7.649	(6.064)
Disponibilità liquide	(94.300)	(53.963)	(40.337)
Indebitamento finanziario netto	82.160	214.184	(132.024)

Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo ENAV (Bilancio 2013)

Dati finanziari

Al 31 dicembre 2013 la liquidità del Gruppo è così rappresentata:

	2013	2012
Disponibilità liquide all'inizio del periodo	53.963	15.409
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio a	262.653	451.174
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento b	(117.219)	(144.838)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento c	(105.097)	(267.782)
Flusso delle disponibilità liquide a+b+c	40.337	38.554
Disponibilità liquide alla fine del periodo	94.300	53.963

Disponibilità liquide del Gruppo ENAV (Bilancio 2013)

Il saldo delle disponibilità liquide del Gruppo registra un miglioramento rispetto all'esercizio precedente generando liquidità per 40,3 milioni di Euro. Nella determinazione di tale risultato ha inciso il flusso di cassa derivante dall'attività di esercizio per i vari effetti già evidenziati per la controllante che ha permesso tra l'altro di rientrare, a livello di Gruppo, in linee di finanziamento con un beneficio sull'indebitamento finanziario netto.

C) IL BUDGET, LE TARIFFE, IL CONTROLLO DI GESTIONE E LA CONTABILITA' ANALITICA

1. Budget

Come noto, 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. In tale contesto, 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* relativo al periodo 2012-2014.

Assumendo quindi come base di riferimento il Piano Italiano di Performance, si conferma che per il 2013 il livello dei costi del Budget della Società risulta in linea con la cornice dei costi contenuta nel Piano presentato.

2. Tariffe di rotta e di terminale

Il 2013 si è caratterizzato per una serie di iniziative che hanno interessato sia la tariffa di rotta che di terminale.

In particolare, per quanto concerne la tariffa di rotta, in linea con quanto ammesso dai principi contabili di rotta e dai regolamenti sul sistema comune di tariffazione, la Società attraverso il rinvio ad anni successivi del balance ha garantito la stabilità della tariffa 2013 agli stessi livelli del 2012, ovvero 78,83 Euro per unità di servizio.

Per quanto concerne invece il terminale, nel corso dell'anno 2013, considerato lo scenario particolarmente complesso e sfavorevole che ha negativamente influenzato i livelli di traffico di terminale, la Società ha intrapreso un'azione finalizzata al sostegno del mercato attraverso l'utilizzo di risorse economiche interne che ha portato ad una significativa riduzione della tariffa per i servizi della navigazione aerea di aeroporto applicata ai vettori. A valle degli opportuni coordinamenti con l'Azionista, che il 6 Agosto 2013 nell'Assemblea deliberava di "autorizzare l'Amministratore Unico di ENAV ad utilizzare per il triennio 2013-2015 il Fondo di stabilizzazione delle tariffe con le finalità proprie di tale Fondo", ed acquisito il parere positivo dai competenti Ministeri, ENAV ha applicato la riduzione della tariffa di terminale per il periodo settembre-dicembre 2013 attraverso il parziale utilizzo del Fondo. Pertanto, attraverso un utilizzo stimato del Fondo di circa 19,8 milioni di Euro, la tariffa di terminale è stata ridotta di

61,05 Euro per gli ultimi quattro mesi dell'anno, passando quindi da 246,05 Euro a 185 Euro per unità di servizio.

3. Controllo di Gestione

Nell'ambito del Controllo di Gestione le principali attività svolte nel corso del 2013 hanno riguardato i seguenti ambiti:

- 1. Redazione del budget 2014;** nel mese di ottobre del 2013 si è concluso il processo di redazione del budget di esercizio relativo al 2014, nel rispetto delle tempistiche definite dal calendario di budget e degli obiettivi assegnati dal Vertice aziendale. Il budget è stato reso disponibile sul sistema informativo aziendale a partire dal 22 di Ottobre 2013 al fine di garantire la continuità nelle diverse attività aziendali in fase di passaggio di esercizio.
- 2. Avvio in esercizio della soluzione informatica dedicata alla gestione dei trasferimenti di fondi, all'interno dell'anno e delle assegnazione di fondi su anni successivi (cosiddetto budget infrannuale e pluriennale).** La soluzione è entrata in esercizio nel mese di Giugno 2013 e resa disponibile a tutte le Funzioni Aziendali, con benefici in termini di gestione e controllo del processo. Tale soluzione ha consentito alla Funzione Pianificazione e Controllo di ridurre drasticamente i tempi di esecuzione delle richieste di fondi, effettuando i controlli previsti e eseguendole ed inviando le relative conferme in modalità automatica. A seguito dell'introduzione della nuova soluzione sono state aggiornate le procedure aziendali coinvolte quali in particolare "Gestione delle variazioni al budget economico" e "Gestione budget infrannuale e pluriennale per costi di esercizio".
- 3. Disegno del nuovo modello di reporting del Gruppo ENAV.** Tale modello è finalizzato alla gestione integrata a livello delle Società del gruppo (ENAV, Techno Sky e Sicta) del budget, degli avanzamenti periodici dei costi, compresa la chiusura d'anno. Ne è prevista la realizzazione nel corso del 2014 nell'ambito del sistema Hyperion già utilizzato in ENAV per il budget e la reportistica della Società.

4. La contabilità analitica

In linea con quanto avvenuto negli anni precedenti e come prescritto dalla legge 248 del 2 dicembre 2005 all'articolo 11 *sexties* è in corso anche per il 2013 il processo di revisione contabile e di certificazione da parte della Società Ernst & Young della

separazione contabile dei servizi regolamentanti e non regolamentati di ENAV risultato del sistema di contabilità analitica. La conclusione di tale iter è prevista entro un mese dall'approvazione del Bilancio d'Esercizio.

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 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. Il sistema attualmente utilizzato per le elaborazioni di contabilità analitica è Hyperion.

Nel 2013 è stato adeguato il modello di allocazione al fine di gestire gli aeroporti in convenzione. E' stato altresì affinato il metodo di ribaltamento dei costi e dei ricavi comuni prevedendo nuovi driver di ribaltamento.

IV – IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI

A) I controlli ex d.lgs. 231/2001

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

In data 15 novembre 2013, L'Amministratore Unico ha approvato la quinta edizione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG) ai sensi del d.lgs. 231/2001, il cui aggiornamento è stato proposto dall'Organismo di Vigilanza.

Le modifiche apportate nel Modello riguardano principalmente sia i reati di recente introduzione nell'impianto del d.lgs. n. 231/2001, sia le disposizioni contenute nel Piano Nazionale Anticorruzione, approvato in data 11 settembre dalla CIVIT (Commissione Indipendente per la Valutazione, l'Integrità e la Trasparenza) ora A.N.A.C. (Autorità Nazionale Anti Corruzione), nel quale - all'art. 3.1.1 - viene indicata anche la possibilità di estendere l'ambito applicativo dei Modelli non solo ai reati contro la P.A., ma anche a tutti i reati previsti dalla legge n. 190 del 2012.

Inoltre, l'aggiornamento ha tenuto conto anche del d.lgs. n. 33/2013, del 14 marzo 2013, in materia di "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazione da parte delle P.A."

Il predetto d.lgs. n. 33/2013, per le Società a partecipazione pubblica e per le Società da queste controllate, non prevede l'obbligo specifico di adottare un Piano Triennale per la Trasparenza e l'Integrità, ma stabilisce l'obbligo di istituire sui propri siti internet, in virtù del principio di trasparenza, un'apposita sezione sulla "Trasparenza". La sezione riguardante la "Trasparenza" è stata istituita da ENAV, come richiesto dalla normativa, entro il 31.01.14.

Nel Modello di Organizzazione, nell'ambito dei Reati contro la Pubblica Amministrazione, sono contenuti sia il "Piano di Prevenzione della Corruzione" sia un "Programma di Trasparenza e Integrità", quest'ultimo descritto al Capitolo 9 della Parte Speciale – 1.

Anche il Codice Etico, la cui ultima edizione risale al 28 maggio 2009, è stato aggiornato in modo significativo con l'introduzione di due nuovi paragrafi, uno in materia di conflitto di interessi e l'altro relativo alla prevenzione del fenomeno

corruttivo. E' stato, inoltre, approfondito, nell'ambito dei principi generali, il tema della trasparenza.

La nuova versione del Modello è composta dal Codice Etico, da una "Parte Generale" e da dodici "Parti Speciali", queste ultime predisposte per le diverse tipologie di reato contemplate nel d.lgs. n.231/2001 e ritenute rilevanti per la realtà di ENAV.

Rispetto alla precedente versione, il MOG è stato arricchito di una nuova parte speciale (reato di impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare).

2. Le attività di verifica e monitoraggio ex d.lgs. 231/2001

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. n. 231/2001 così come previsto nel piano degli interventi annuali definiti dall'Organismo stesso.

Le verifiche hanno riguardato le attività/processi sensibili di seguito descritti ed alcuni controlli sono stati svolti in maniera integrata con gli interventi di audit:

- assunzioni di personale operativo e non operativo effettuate nel periodo 22/11/2011-30/06/2013;
- la gestione dei rifiuti speciali (Reati ambientali);
- analisi dei costi non gestiti tramite "Ordine di acquisto" (Reati contro la PA – Gestione degli approvvigionamenti);
- gestione e utilizzo del Sistema Qualificazione Professionisti;
- monitoraggio in materia di tutela e sicurezza nei luoghi di lavoro;
- verifica dell'esercizio delle deleghe a livello centrale e a livello territoriale ed analisi dell'iter contrattuale riferito ad un campione di contratti anche ai fini del d.lgs. n.231/01;
- *compliance audit* sulla Gestione delle Commesse di Vendita;
- gestione del sistema di qualificazione lavori;
- *compliance audit* sul processo di gestione dei contratti di subappalto;
- gestione delle Spese di Rappresentanza (*follow-up*);

- accesso e gestione dei finanziamenti a gestione indiretta (*follow-up*).

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

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 recepito i suggerimenti dell'Organismo di Vigilanza attivandosi per porre in essere le necessarie azioni, volte al miglioramento dei relativi processi sensibili.

Inoltre la Funzione *Audit* ha avviato un percorso informativo, in modalità *e-learning*, finalizzato a divulgare l'aggiornamento del Modello a tutti i dipendenti aziendali.

B) L'INTERNAL AUDITING

Nel corso del 2013, la Funzione Audit ha svolto la propria attività in conformità al Piano di Audit, approvato dall'Amministratore Unico il 30 aprile 2013 ed alle esigenze manifestate nel corso dell'anno dallo stesso Organo Amministrativo nonché dagli Organismi di Vigilanza ai sensi del d.lgs. n. 231/2001 di ENAV S.p.A. e Techno Sky S.r.l. (Piano degli interventi annuali definiti dagli stessi Organismi di Vigilanza).

Nel Piano di Audit sono stati ricompresi sia gli interventi da svolgere sul Consorzio SICTA che quelli da effettuarsi sulla controllata Techno Sky, questi ultimi richiesti dal Vertice della stessa ed integrati da quelli definiti dalla Controllante ENAV.

Infatti, con la disposizione organizzativa n. 12/13 del 28/02/2013, l'ambito di attività della Funzione Audit di ENAV S.p.A. è stato esteso, nell'ottica di integrazione a livello di Gruppo, a Techno Sky S.r.l. e al Consorzio SICTA.

Gli interventi inseriti nel piano della Funzione Audit per la Controllante ENAV, sono stati predisposti tenendo conto sia delle esigenze dei Vertici aziendali e degli Organi di controllo interni ed esterni, sia di quanto risultante dall'applicazione della metodologia di "*risk scoring*", che tiene conto dei seguenti fattori:

1. Rilevanza normativa del Processo;
2. Significatività del processo ai fini del raggiungimento degli obiettivi aziendali;

3. Complessità del Processo;
4. Presenza di *policy* e procedure;
5. Copertura di *audit*.

Gli interventi di audit svolti, che includono, ove applicabili, aspetti di *Compliance* rispetto al D.lgs. n. 231/2001, sono riconducibili ai seguenti ambiti:

- attività contrattuale di ENAV SpA, con particolare riferimento alla fase esecutiva del contratto di "Ammodernamento e potenziamento dei Centri Radio TBT dell'ACC di Roma" stipulato nel corso del 2007;
- attività di bilancio, relativamente al controllo dei costi non soggetti ad ordine di acquisto, per ENAV S.p.A. e Techno Sky S.r.l.;
- gestione dei contratti di subappalto – Fase di autorizzazione - sia in ENAV S.p.A. che in Techno Sky S.r.l. ;
- esercizio delle deleghe in ENAV S.p.A., tanto a livello centrale quanto a livello territoriale;
- adempimenti in materia di sicurezza sul lavoro, sia in ENAV S.p.A., sia in Techno Sky S.r.l.;
- affidamenti , "in house", da parte di ENAV S.p.A. a Techno Sky S.r.l. dei servizi manutentivi non operativi;
- adempimenti, da parte di ENAV S.p.A., in materia di gestione e smaltimento dei rifiuti speciali;
- gestione, da parte di ENAV S.p.A., del Sistema di Qualificazione Lavori;
- gestione, da parte di ENAV S.p.A., del Sistema di Qualificazione Professionisti;
- utilizzo, da parte di Techno Sky S.r.l., del Sistema di Qualificazione Lavori di ENAV S.p.A.;
- utilizzo, da parte di Techno Sky S.r.l., del Sistema di Qualificazione Professionisti di ENAV S.p.A.;
- gestione, da parte di ENAV S.p.A., delle commesse di vendita;
- mappatura dei rischi, secondo l'approccio del *risk scoring based*, relativamente alle attività di ENAV S.p.A. e di Techno Sky S.r.l.;
- processo di approvvigionamento di Techno Sky S.r.l. -Fase di affidamento-;
- follow-up sulla gestione, in ENAV S.p.A., delle spese di rappresentanza;

- follow-up sull'attività svolta da ENAV S.p.A. in ambito assicurativo;
- follow-up sulla gestione, da parte di ENAV S.p.A., dei finanziamenti PON/POR.

Inoltre, relativamente al Consorzio SICTA, sono stati oggetto di analisi:

- la struttura organizzativa;
- il sistema amministrativo-contabile;
- il sistema di gestione delle presenze.

Agli interventi di audit pianificati, su richiesta dell'Amministratore Unico, si è aggiunta un'ulteriore intervento per la controllante ENAV S.p.A. che ha riguardato una verifica del rispetto delle procedure aziendali, nello svolgimento del processo di assunzione di personale operativo e non operativo, nel periodo dal 22/11/2011 al 30/06/2013; attività quest'ultima che, nel suo complesso, ha dato un esito soddisfacente.

L'esito delle verifiche effettuate in attuazione del piano è stato il seguente:

- a. Con riferimento all'approfondimento sul procedimento amministrativo svolto nel 2006 per l'"Ammodernamento e potenziamento dei Centri Radio TBT dell'ACC di Roma" (stipulato nel 2007) nonché alla relativa fase esecutiva sono state rilevate alcune criticità poste in essere da soggetti aziendali non più appartenenti alla Società.

Va osservato che dal 2011, con la nomina dell'Amministratore Unico, l'ENAV ha subito un radicale cambiamento nel management, nel sistema organizzativo, nel sistema delle deleghe e nell'apparato procedurale che è stato integrato con l'introduzione di maggiori e più rigorosi punti di controllo. Tale riorganizzazione, insieme ad ulteriori azioni correttive intraprese (anche a seguito delle criticità emerse nel corso dell'attività di audit) è risultata idonea a garantire presidi di controllo adeguati per una efficace gestione del processo amministrativo di approvvigionamento.

Relativamente alla fase di esecuzione tecnica, il progetto di ammodernamento e potenziamento dei Centri Radio TBT dell'ACC di Roma, entrato in fase esecutiva nei primi mesi del 2007, risulta aver raggiunto, a fine anno 2013, l'83% della sua realizzazione.

- b. La maggior parte degli interventi di audit ha evidenziato un esito complessivamente soddisfacente e, ove presenti, gli ambiti di miglioramento, dopo la condivisione, sono stati di norma direttamente recepiti nell'organizzazione aziendale.
- c. In particolare, due interventi hanno dato esito parzialmente soddisfacente:
 - 1. La verifica sull'esercizio delle deleghe a livello territoriale ha evidenziato, in alcuni casi, una carenza di dettaglio nelle motivazioni addotte a sostegno della modalità di scelta del contraente, nel caso di procedura negoziata singola;
 - 2. La verifica degli adempimenti da parte della Società in materia di gestione e smaltimento dei rifiuti speciali ha messo in evidenza che la situazione è rimasta sostanzialmente invariata rispetto a quanto rilevato nel 2012; non sono stati ancora esplicitati, sotto il profilo organizzativo e procedurale, i compiti e le responsabilità dei soggetti coinvolti nel predetto processo.
- d. Le attività di follow-up hanno messo in evidenza che nella maggior parte dei casi l'Azienda ha intrapreso le azioni necessarie relativamente alle raccomandazioni formulate nei precedenti audit.
- e. L'attività svolta relativamente al Consorzio SICTA ha avuto una finalità essenzialmente conoscitiva e senza rilevare particolari criticità.

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 2013, sono state revisionate dal Dirigente Preposto alcune procedure amministrativo-contabili quali: i) la procedura gestione fiscale; ii) la procedura gestione della cassa centrale e delle casse periferiche; iii) la procedura di gestione tesoreria; iv) la procedura operazioni con parti correlate. Inoltre il Dirigente

Preposto ha fornito il proprio contributo in tema di controlli da porre in essere a garanzia dell'informativa contabile e finanziaria su altre procedure emesse che presentano impatti sul bilancio.

ENAV ha avviato e concluso nel corso del 2013 un progetto finalizzato a: i) analizzare l'attuale *Governance* societaria in ambito L. 262/05, con particolare riferimento alla struttura del Dirigente Preposto ed ai poteri e mezzi attribuiti allo stesso; ii) descrivere il modello di controllo ex L. 262/05 ed il sistema di attestazioni verso il Dirigente Preposto da parte delle funzioni aziendali e dei responsabili amministrativi delle società controllate.

Il progetto ha riguardato l'attività di valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria attraverso: a) la definizione dell'ambito di analisi (conti significativi); b) la valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili; c) la valutazione dell'adeguatezza dei controlli a livello di entità; d) la valutazione dell'adeguatezza dei controlli a livello di processo.

A valle delle predette attività è stato aggiornato il modello di controllo interno della Società e sono stati redatti i seguenti documenti "Regolamento del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili e societari" e "Le linee guida per la valutazione del Sistema di Controllo Interno sull'Informativa Finanziaria" ambedue approvati dall'Amministratore Unico.

In esito alle suddette attività, sono stati regolarmente attestati, in data 23 aprile 2014, 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.

V – INIZIATIVE DI PRIVATIZZAZIONE

Infine, anche in virtù dei risultati raggiunti dalla società in questi ultimi anni, il Governo ha preannunciato il processo di privatizzazione della Società con la previsione, in uno schema di decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 24 gennaio 2014, dell'alienazione di una quota fino al 49% della partecipazione del capitale sociale detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, con il ricorso ad una offerta pubblica di vendita e/o una trattativa privata indicando tre possibili scenari (1 - Offerta Pubblica di Vendita- IPO; 2 - Asta Competitiva; 3 - Opzione mista).

In particolare, al fine di assicurare la più ampia diffusione dell'azionariato tra il pubblico dei risparmiatori, nel predetto decreto è individuata come prioritaria quella di un'offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia e a investitori istituzionali italiani e internazionali.

Si ricorda, infine, che ai sensi dell'articolo I-bis del citato decreto legge 31 maggio 1994, n.332, le dismissioni delle partecipazioni detenute dallo Stato in società operanti nel settore dei pubblici servizi sono subordinate alla creazione di organismi indipendenti per la regolarizzazione delle tariffe ed il controllo della qualità dei servizi di rilevante interesse e che nel settore in cui opera ENAV è presente, quale autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

La Società ha istituito nel febbraio 2014 un gruppo di lavoro interno con il compito di pianificare ed avviare le attività propedeutiche alla privatizzazione, prioritariamente destinate alle prospettive di una eventuale quotazione in borsa del Gruppo mediante offerta pubblica di vendita (IPO).

Sono stati così avviati diversi filoni di attività preparatorie, quali il Piano Industriale 2015- 2019, la transizione ai principi contabili IAS, il Bilancio semestrale 2014 in linea con i requisiti di Borsa, l'Aggiornamento del Sistema di Controllo di Gestione (SCG) e dei Processi di Chiusura Contabile (*Fast Closing*) e l'adeguamento dei sistemi informativi aziendali.

Infine, nel mese di luglio 2014 la Società, a completamento del quadro sopra descritto e tenuto conto della complessità del percorso di privatizzazione, ha assegnato gli incarichi per i servizi di *Advisory* finanziaria, legale e fiscale.

VI – CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

A novembre 2012, l'organo amministrativo ha ripristinato, con decorrenza dal 1° dicembre 2012, la posizione del Direttore Generale individuato, in continuità con il passato, nell'allora Responsabile dell'Area Operativa confermando dunque l'attenzione al core business della Società.

Gli altri interventi organizzativi attuati nel corso del 2013 e nei primi mesi del 2014 hanno dato continuità al percorso di efficientamento aziendale in linea con i principi del Performance Plan e con le evoluzioni del contesto normativo e regolamentare in cui la società si è trovata e si trova ad operare. Nello specifico, gli interventi più significativi hanno riguardato:

1. La riorganizzazione dell'Area Operativa (rinominata il 31 marzo 2014 in "Direzione Servizi Navigazione Aerea") attraverso anche la riclassificazione dei centri aeroportuali in sei tipologie distinte e il loro accentramento a diretto riporto della funzione Operazioni di Aeroporto;

2. La riorganizzazione dell'Area Tecnica, al fine di conseguire una maggiore efficienza nella progettazione degli investimenti di competenza anche in considerazione degli obblighi derivanti dalla normativa vigente in materia di appalti pubblici e sicurezza sul lavoro;

3. La riorganizzazione della funzione Academy (passata a operare alle dirette dipendenze del Direttore Generale) che, al fine di garantire una sempre maggiore focalizzazione sul core business aziendale dei processi di formazione, ha favorito l'integrazione dei programmi di addestramento operativo e on the job training, erogati dai centri aeroportuali, con gli elevati standard formativi definiti dalla Funzione;

4. La riorganizzazione della funzione Audit e l'estensione delle attività di competenza nei confronti delle altre Società del Gruppo (in particolare Techno Sky e SICTA);

In un contesto di mercato particolarmente difficile caratterizzato da un andamento del traffico negativo, ENAV ha mantenuto alta l'attenzione sui livelli di *Safety* a partire da tutte quelle azioni che hanno consentito di garantire la necessaria opera di valutazione, monitoraggio e mitigazione dei rischi.

In virtù di quanto sancito nella policy aziendale, ENAV ha concluso accordi di cooperazione e scambio delle informazioni di *Safety* con EUROCONTROL, IATA (l'Associazione delle Compagnie Aeree), Aeronautica Militare, Assaeroporti (Associazione delle maggiori Società di gestione Aeroportuale) e con l'ANSV.

La *performance* prodotta ha consentito, nel 2013, di centrare l'obiettivo "nessun incidente", raggiunto anche grazie al miglioramento della sensibilità del sistema di *reporting* che ha visto crescere le segnalazioni nelle tre aree-chiave previste dell'ESARR 2: separazioni in volo (*Separation Minimal Infringement*), incursioni di pista (*Runway Incursion*) e capacità di fornire un servizio ATM sicuro (*ATM Specific Occurrences*), consentendo interventi che hanno permesso di diminuire il contributo ATM agli eventi di *Safety*. Infatti per queste tre fattispecie, sempre nel 2013, le segnalazioni di *Safety* a contributo ATM, sono state 104 (nel 2012 erano state 114) mentre quelle con carattere di significatività della riduzione della separazione sono state 38, in sensibile diminuzione rispetto al dato del 2012 di 48 e del 2011 che si attestava a 46.

L'esperienza maturata e consolidata in ambito *Safety*, ha consentito ad ENAV di esportare la propria expertise di analisi del rischio anche in altri ANSP, tra i quali l'Autorità malese (per l'ACC e l'aeroporto di Kuala Lumpur) e l'aeroporto di Dubai International.

La flessione del traffico aereo, poi, ha comportato, per la Società, la necessità di intervenire sulla capacità offerta e sul dimensionamento dei team operativi. ENAV ha infatti messo in atto una serie di azioni finalizzate a ricercare l'ottimizzazione delle configurazioni delle sale operative e delle torri di controllo che si è però 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 i picchi giornalieri e/o stagionali che, anche nel 2013, sono rimasti sostenuti.

Nello specifico i voli "in rotta", gestiti da ENAV, non hanno subito ritardi o regolazioni ATFM imputabili alla fornitura del servizio di controllo del traffico aereo anche durante i massimi livelli di domanda (picchi giornalieri) registrati nell'anno. Come per la *Safety*, quindi, anche per ciò che concerne "la qualità del servizio" di gestione del traffico aereo, espressa come puntualità dei voli e continuità nell'erogazione dei servizi di navigazione aerea, il 2013 si conferma un anno estremamente positivo. A riprova di ciò infatti ENAV ha raggiunto il target previsto nel

Piano di Performance Nazionale che prevede il diritto ad un incentivo economico nel caso in cui l'indicatore relativo alla "media del ritardo ATFM per i voli in rotta" risulti uguale/minore all'obiettivo assegnato per l'anno di riferimento. ENAV ha conseguito il massimo dell'incentivo economico previsto (8 milioni di euro), avendo registrato un valore di ritardo medio per volo in rotta inferiore a 0,003 minuti/volo.

Nel corso dell'anno, la Società ha anche posto in essere una serie di attività mirate allo sviluppo di una gestione del traffico aereo ecosostenibile in linea con le deliberazioni della 37° Conferenza dell'ICAO, gli obiettivi dell'ATM *Master Plan* Europeo e gli obiettivi di tutela ambientale definiti nel *Single European Sky II* e nel *Performance Scheme* europeo (Reg. UE 691/10 e successive modificazioni).

Per completezza di informazioni e per avere un quadro completo sull'andamento dei fattori che hanno influenzato l'andamento della Società nell'anno, occorre tenere conto del contesto di mercato. La condizione economica sfavorevole in cui il settore versa ormai dal 2009 continua ad essere un elemento condizionante per la gestione di ENAV che, anche nel 2013, ha dovuto misurarsi con l'ennesimo anno di riduzione del traffico aereo ed, in particolare, aeroportuale. Il 2013 ha, infatti, registrato ancora una flessione di voli assistiti: -2,4% (1.524.034 voli IFR/GAT) rispetto al 2012. È proseguita la flessione dei movimenti aeroportuali, sia sui maggiori scali nazionali (Fiumicino -7,4%, Malpensa -9,4%, Linate -9,3%, Venezia -6,7%, Bergamo -7,2%, Bologna -7,1%, Napoli -11%), sia e soprattutto, sugli aeroporti a basso traffico (con riduzioni di voli quasi sempre a doppia cifra). In Italia, poi, alla generale flessione della domanda che ha determinato un calo dei passeggeri del-1,9% e una riduzione dei collegamenti pari al -6%, vanno associati gli effetti relativi alla situazione di incertezza del principale vettore operante nello spazio aereo nazionale, il quale ha ridotto nel corso dell'anno di circa il 13% l'operatività sugli scali nazionali, con conseguenti ripercussioni anche sui ricavi di ENAV.

Il perdurare di una tale situazione, associato anche ad una forte concorrenza del trasporto su rotaia, ha generato per l'Italia e per ENAV, per il 2013, un risultato negativo per quanto riguarda il traffico fatturato di Rotta (-0,3%), a fronte invece di un dato pressoché positivo per gli altri principali provider comunitari: Spagna 0%; Germania +0,5%; Gran Bretagna +1,5%; Francia +2,2%.

In un tale contesto di mercato, ENAV ha intrapreso iniziative finalizzate alla continua implementazione tecnologica, al contenimento dei costi, all'incremento della capacità operativa e alla riconfigurazione delle rotte.

Passando all'analisi economica, appare opportuno sottolineare come il rispetto dei vincoli imposti dall'applicazione dello schema di prestazioni comunitario (*Single European Sky*) basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche del settore del controllo del traffico aereo e il contemporaneo andamento negativo del mercato abbiano generato innegabili elementi di complessità per ENAV.

L'applicazione di tale complesso meccanismo di misurazione delle performance ai risultati dell'anno passato ha comportato il decremento del traffico di rotta, fatturato nel 2013, di circa il 7,6% in termini di unità di servizio rispetto a quanto inizialmente pianificato per lo stesso anno nel Piano di Performance. Traducendo tale flessione in termini di valore economico, si perviene ad una diminuzione complessiva dei ricavi di 41 milioni di Euro che, in applicazione del meccanismo del *risk sharing*, è a carico della Società per 19,9 milioni di Euro, mentre per 21,1 milioni di Euro è a carico del mercato e quindi recuperabile attraverso la tariffa.

A seguito di tale scenario, la Società ha posto in essere, già in sede di programmazione, una serie di azioni gestionali mirate al duplice obiettivo di perseguire i livelli di efficientamento stabiliti e, al contempo, di limitare gli effetti in conto economico delle perdite correlate al meccanismo di condivisione del rischio traffico.

La *performance* conseguita sui costi, ottenuta anche con l'ulteriore ottimizzazione dei processi e della struttura organizzativa, ha determinato una riduzione dei costi della produzione, a parità di perimetro, di circa 8 punti percentuali rispetto a quanto fissato nel Piano di Performance, consentendo ad ENAV di raggiungere gli obiettivi di *cost efficiency* definiti nel predetto Piano per l'anno 2013.

L'attuazione delle scelte strategiche adottate dalla gestione nel corso dell'anno, ha portato ad un *saving* di circa 35 milioni di Euro rispetto al livello dei costi previsti a Budget e nel Piano di Performance Nazionale. Anche rispetto al 2012, la performance economica è da ritenersi più che positiva; confrontando infatti il valore dei costi operativi si evince come nel 2013 vi sia stata una riduzione dell'1,8% rispetto all'anno precedente.

La *performance* economica ha quindi consentito non solo di riassorbire la perdita legata al negativo andamento del traffico, ma ha altresì permesso ad ENAV di raggiungere, per il secondo anno consecutivo, l'obiettivo di efficienza economica così

come stabilito nel Piano di Performance Nazionale, mantenendo al contempo inalterate le leve di sviluppo programmate nel proprio Piano Industriale.

Inoltre per quanto riguarda la performance di Terminale, in attesa dell'approvazione del Contratto di Programma 2013-2015, la Società ha applicato lo schema di *cost cap* conseguendo l'efficientamento del 2,5% previsto nel predetto Contratto.

Tali risultati economici appaiono ancor più significativi se associati a quanto descritto precedentemente relativamente ai target raggiunti sulla *Safety*, sulla puntualità e sulla *performance* operativa con l'attribuzione, come detto, del massimo *bonus* previsto nel Piano di *Performance* nazionale.

Appaiono infine efficaci anche le azioni sottostanti alla strategia finanziaria della Società che di fatto hanno portato nel 2013 ad un minor onere per interessi passivi su finanziamenti per circa 7,9 milioni di Euro rispetto al precedente anno.

Sulla base quindi degli elementi sopra descritti, caratterizzanti l'andamento dell'esercizio, il risultato netto conseguito nel 2013, pari 50,5 milioni di Euro, è il migliore mai conseguito dalla Società. Il target raggiunto risulta superiore anche al 2012, quando al risultato della gestione si aggiunse anche l'effetto del riconoscimento della maggiore IRES versata negli anni precedenti per circa 23 milioni di Euro a seguito della mancata deduzione dell'IRAP, portando il risultato di esercizio a 46,2 milioni di Euro.

Il patrimonio netto è risultato pari a 1.298,9 milioni di euro, con un incremento di 9,9 milioni di euro rispetto al 2012.

Dall'analisi sopra sviluppata, dunque, si evince il conseguimento nel 2013 di un risultato della gestione, nel rispetto del dettato normativo e dei vincoli imposti dal Piano di Performance Nazionale e dal redigendo Contratto di Programma, con una azione di contenimento generale del livello della spesa (remunerativo grazie allo schema regolatorio a cui ENAV è soggetta) e del conseguimento di un maggiore livello dei ricavi (principalmente correlato al riconoscimento del bonus sulla capacità e ai buoni risultati ottenuti sul mercato terzo).

Relativamente alla politica tariffaria l'ENAV ha intrapreso nel 2013 delle iniziative, che hanno interessato sia la tariffa di rotta che di terminale, dirette a garantire la stabilità economico finanziaria della Società e, al contempo, di fornire un

contribuito a sostegno del mercato. In particolare, per quanto concerne la tariffa di rotta, con il rinvio ad anni successivi del balance, consentito dai principi contabili di rotta e dai regolamenti sul sistema comune di tariffazione, ha garantito la stabilità della tariffa 2013 agli stessi livelli del 2012, ovvero 78,83 Euro per unità di servizio.

Per quanto concerne invece il terminale, nel corso dell'anno 2013, la Società ha svolto un'azione finalizzata al sostegno del mercato con una significativa riduzione, dal 1° Settembre 2013, della tariffa per i servizi della navigazione aerea di aeroporto applicata ai vettori. Inoltre, l'ENAV, a seguito di specifica delibera dell'Assemblea degli azionisti del 6 agosto 2013, è stato autorizzato "ad utilizzare per il triennio 2013-2015 il Fondo di stabilizzazione delle tariffe con le finalità proprie di tale Fondo". In applicazione di tale indicazione, di raccordo con i competenti Ministeri, la Società ha impiegato detto Fondo nel restante periodo dell'anno per 19,8 milioni, con riduzione della tariffa di terminale di 61,05 Euro, passando quindi da 246,05 Euro a 185 Euro per unità di servizio. Di tale riduzione, quantificabile in circa 25 punti percentuali, risultano positive valutazioni nell'ambito del settore aereo e degli organi di stampa.

Nel corso del 2013 si è poi sviluppata la realizzazione del piano industriale e dei cinque imperativi strategici in esso delineati nei quali si è voluto comunque ribadire come la *Safety* venga considerata come principio ispiratore e faro nella definizione delle strategie, degli obiettivi e delle priorità ad ogni livello.

Il Piano prevede dunque 5 obiettivi strategici:

- a. 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*;
- b. differenziare l'offerta per garantire maggior coerenza con l'evoluzione della domanda e ottimizzare i processi commerciali e di *customer care*;
- c. rafforzare il processo di controllo e approvazione degli investimenti, garantendo piena coerenza con gli obiettivi aziendali;
- d. garantire elevati livelli di *cost excellence* anche su processi e attività a supporto del *core business*;
- e. 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 detti obiettivi strategici hanno comportato lo sviluppo del Piano Operativo, del Piano delle Risorse Umane, del Piano degli Investimenti e del Piano Economico-Finanziario, nonché la definizione di trentasei progetti chiave, portati avanti con il contributo di tutte le strutture aziendali.

Per quanto riguarda gli investimenti, al 31 dicembre 2013, relativamente agli investimenti del piano 2013- 2015 approvato a gennaio 2013, sono stati avviati programmi per circa 135 milioni di euro, in linea col budget iniziale. Tra gli interventi più rilevanti attivati figurano:

- l'aggiudicazione dell'accordo quadro per lo sviluppo della nuova piattaforma nazionale "4-flight";
- l'aggiudicazione della gara europea per la fornitura di radioassistenze;
- l'ammodernamento del sistema di Automazione TWR Bologna e le modifiche ai sistemi per la riorganizzazione degli spazi aerei;
- la prosecuzione dell'adeguamento su ulteriori 4 aeroporti dei sistemi meteo aeroportuali all'emendamento ultimo ICAO;
- la realizzazione di una nuova HMI per i controllori per il servizio Data Link di prossima attivazione sul territorio nazionale;
- l'ammodernamento del sistema radio di Palermo;
- la realizzazione di un nuovo sistema di rilevamento *windshear* sempre a Palermo;
- la attivazione della realizzazione del Centro Servizi 2, nell'ambito dell'ampliamento infrastrutturale dell'ACC di Roma;
- l'adeguamento di alcune piattaforme di progettazione carte ostacoli.

In considerazione soprattutto della citata sfavorevole congiuntura internazionale, il vertice aziendale, il 10 settembre 2013, ha avviato il processo per la definizione di un nuovo piano degli investimenti richiedendo una razionalizzazione e ulteriore ottimizzazione degli investimenti relativi ai livelli di spesa salvaguardando ovviamente quelli legati ad aspetti di sicurezza o di cogenza normativa. Il nuovo Piano degli Investimenti 2014-2016 evidenzia quindi interventi per un importo contrattuale complessivo pari a 342 milioni di euro rappresentando una flessione di oltre il 10% rispetto al piano triennale 2013-15, pari a 383 milioni di euro.

Le principali azioni sono state:

- differimento della spesa per le esigenze meno prioritarie e non collegate a sicurezza;
- semplificazione delle esigenze, includendo nel piano solo le parti essenziali;
- la ridefinizione di uno *standard* tecnologico per aeroporti minori, allineato alle effettive necessità del traffico svolto e non in base a coerenza tecnologica con gli altri aeroporti;
- sostanziale eliminazione del "*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* verso Techno Sky.

In ambito internazionale, in un settore in cui i confini nazionali sono sempre più sfumati, ENAV sta percorrendo un significativo processo di internazionalizzazione con la partecipazione ad 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). Tra le varie iniziative, merita segnalazione l'iniziativa assunta negli ultimi mesi dell'anno per il partneriato del primo sistema satellitare globale per la gestione del traffico aereo con un investimento di 61 milioni di dollari per l'acquisto del 12,5% di AIREON, l'azienda statunitense del gruppo IRIDIUM che entro il 2018 realizzerà il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo. ENAV è entrata nel capitale di AIREON in partnership con il service provider canadese NAV CANADA, che detiene il 51% delle quote, e con i service provider irlandese IAA e danese NAVIAIR con il 6% ciascuno, mentre il rimanente 24,5% è detenuto da IRIDIUM. L'accordo prevede, inoltre, l'assunzione da parte della Società di un ruolo chiave nello sviluppo del servizio verso i Service Provider dell'area mediterranea e del Sud-est asiatico dove è già presente con la controllata di Kuala Lumpur ENAV Asia Pacific.

Nel corso dell'anno, la spinta rinnovatrice che sta caratterizzando la Società in questi ultimi esercizi, ha trovato evidenza anche nelle strategie di comunicazione che, pur rimanendo incentrate sulle attività core dell'azienda, si sono indirizzate verso strumenti più "globali". La comunicazione verso il personale, le relazioni con i mass-media, e il consolidamento della presenza nel web (anche attraverso l'utilizzo dei

principali social media) stanno agevolando il percorso verso lo sviluppo di nuova immagine di ENAV.

Il 2013 è stato caratterizzato anche dall'aggiudicazione di due importanti gare: l'Accordo quadro per lo sviluppo di un sistema ATM di nuova generazione denominato 4-Flight e l'Accordo quadro per la fornitura di impianti di radioassistenza. L'accordo quadro 4-Flight permetterà la realizzazione di una nuova piattaforma tecnologica per il nuovo sistema di controllo del traffico aereo, in coerenza con i dettami della normativa europea relativa al nuovo Cielo Unico Europeo (*Single European SKY ATM Research, Sesar*). In particolare, il contratto aggiudicato tramite gara europea a procedura aperta, è stato assegnato al raggruppamento temporaneo d'impresa *Selex ES/Vitrociset* per un importo complessivo di 205,9 milioni di euro, di cui 70 contrattualmente impegnativi per ENAV e 135,9 opzionali, mentre l'accordo quadro per la fornitura degli impianti di radioassistenza è stato assegnato, anch'esso con gara europea, alla Società *Thales* per un importo pari a 16 milioni di euro (di cui solo 6,4 impegnativi per ENAV) ed ha una durata di 4 anni. In entrambi i casi, rispetto al passato, ENAV ha conseguito un risparmio di oltre il 40%.

Dal punto di vista dello sviluppo del business, il gruppo ENAV sta operando con successo in Libia, Emirati Arabi Uniti e Malesia. Tre Paesi che possono agire da veicolo nelle rispettive aree del Nord Africa, Medio Oriente e Sudest Asiatico. L'ENAV è già presente in maniera stabile con i propri uffici a Tripoli e Kuala Lumpur e sta valutando l'apertura di un nuovo ufficio proprio a Dubai dove ha acquisito, alla fine dello scorso anno, una importante commessa con *Dubai Airport* per lo sviluppo di *Dubai World Central Airport*. *Dubai World Central* rappresenta il più ambizioso progetto aeroportuale al mondo: con 5 piste, 12 tonnellate di merci e 160 milioni di passeggeri sarà 10 volte più grande dell'attuale aeroporto internazionale di Dubai e gestirà quasi il doppio dei passeggeri di *Atlanta Hartsfield-Jackson* attualmente il più trafficato aeroporto al mondo. *ENAV Asia Pacific*, invece, rappresenta l'avamposto commerciale del gruppo ENAV nel Sudest Asiatico e nella più vasta regione dell'Asia Pacifico.

Per quanto riguarda il centro di formazione di ENAV, l'*Academy* di Forlì, anche il 2013 ha rappresentato un anno positivo non solo per il mercato interno ma anche per quello non-captive verso il gruppo. Il numero di clienti che ha partecipato alle iniziative di Training dedicate al mercato esterno ha infatti superato le 100 persone, provenienti da RFI, ANS albanese e gli Istituti Tecnici ad indirizzo Aeronautico di Ragusa (Besta), Catania (Ferrarin). Nel 2013, in *Academy* sono state erogate

complessivamente 140.000 ore di formazione suddivise in 64.500 dei corsi *ab-initio*, 19.900 di formazione avanzata, 20.500 di formazione continua, 22.900 ore di formazione per clienti esterni e 12.200 ore di formazione linguistica.

Vanno, infine, citate le certificazioni confermate e/o ottenute dalla Società:

- in data 19 dicembre 2013 l'Organismo Internazionale di Certificazione *DNV GL - Business Assurance* ha concluso positivamente la prima verifica di mantenimento della certificazione ISO 9001 e della certificazione ISO/IEC 27001 di ENAV (relativa alla certificazione dei Sistemi di Gestione della Qualità e della Sicurezza delle Informazioni);
- sempre in data 19 dicembre 2013, l'Organismo Internazionale di Certificazione *DNV GL - Business Assurance* ha concluso positivamente anche la prima verifica di mantenimento della certificazione ISO 9001 di Techno Sky;
- nel mese di maggio 2013, ENAV ha ottenuto da ENAC la certificazione quale organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo, ai sensi del Regolamento ENAC Procedure Strumentali di Volo;
- nel mese di giugno 2013, a fronte dell'esito positivo delle attività di sorveglianza condotte da ENAC nel biennio 2011-2013, ENAV ha ottenuto il terzo rinnovo della certificazione "*Single European Sky*" quale fornitore di servizi di navigazione aerea;
- nel mese di gennaio del 2014 ENAV ha ottenuto il secondo rinnovo della certificazione da parte di ENAC per operare come "*Training Organisation*".

In conclusione, la Corte ritiene che, anche nel perdurare di uno scenario di mercato particolarmente complesso, il vertice aziendale di ENAV abbia attuato nel 2013 una strategia non solo attenta al contenimento dei costi ma anche tesa all'ulteriore sviluppo della società e al sostegno di un mercato del trasporto aereo in forte difficoltà, conseguendo al contempo un risultato della gestione apprezzabile sia in termini operativi che economici.

Infine, anche in virtù dei risultati raggiunti dalla società in questi ultimi anni, il Governo nei primi mesi del 2014 ha ritenuto di avviare il processo di cessione di una quota di partecipazione del capitale sociale detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, indicando tre possibili scenari e, al fine di assicurare la più ampia diffusione dell'azionariato tra il pubblico dei risparmiatori, nel predetto decreto è individuata come prioritaria quella di un'offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia e a investitori istituzionali italiani e internazionali.

In particolare, al fine di assicurare la più ampia diffusione dell'azionariato tra il pubblico dei risparmiatori, nel predetto decreto è individuata come prioritaria quella di un'offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia e a investitori istituzionali italiani e internazionali.

Al momento non sono stati ancora definiti i tempi per la privatizzazione della Società e le relative modalità di dismissione della quota del capitale sociale di ENAV. Risulta tuttavia, allo stato attuale, che tale alienazione si riferisca ad una quota non superiore al 49%, per modo che la partecipazione dello Stato al capitale della società permanga in misura non inferiore al 51%.

La Società ha istituito nel febbraio 2014 un gruppo di lavoro interno con il compito di pianificare ed avviare le attività propedeutiche alla privatizzazione, prioritariamente destinate alle prospettive di una eventuale quotazione in borsa del Gruppo mediante offerta pubblica di vendita (IPO), quali il Piano Industriale 2015-2019, la transizione ai principi contabili IAS, il Bilancio semestrale 2014 in linea con i requisiti di Borsa, l'Aggiornamento del Sistema di Controllo di Gestione (SCG) e dei Processi di Chiusura Contabile (*Fast Closing*) e l'adeguamento dei sistemi informativi aziendali.

ACRONIMI E GLOSSARIO

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

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

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

UO	Unità Operativa
VHF	Vey High Frequency
VOR VHF	Omnidirectional radio range – Radiosentiero Omnidirezionale in VHF
VPN	Virtual Private network