

dalla Società al nuovo modello di relazioni sindacali, all'attività di formazione ed alla cura del piano d'investimenti, che rimane il principale obiettivo di supporto al raggiungimento del fine sociale della sicurezza della navigazione aerea.

La Corte ha in definitiva riconosciuto alla Società di aver consolidato dopo tre anni “ *una governance funzionale ed efficiente, una direzione operativa espressione delle alte professionalità interne, una pianificazione degli investimenti finalizzata al raggiungimento di sempre più elevati livelli di sicurezza del controllo del traffico aereo, un efficientamento gestionale capace di contenere i costi e la misura delle tariffe, un controllo interno organizzato ed efficace*”.

Andamento del mercato*Area Eurocontrol*

L'anno 2006 conferma, rispetto al 2005, in ambito Eurocontrol, la crescita della domanda di traffico di rotta (*), anche se in percentuale più contenuta (+ 4,5%) rispetto a quella dell'anno precedente (+6,0%).

L'incremento del traffico di rotta per l'Italia (+2,8%) espresso in unità di servizio (**), risulta ancora inferiore a quello registrato dai maggiori providers europei quali Germania (+5,4%), Francia (+3,0%), Gran Bretagna (+3,8%) e Spagna (+5,1%).

Va inoltre evidenziato che, seppur in presenza di un contenuto aumento, il risultato riscontrato è inferiore al dato emerso a consuntivo in area Eurocontrol, che si attesta al 4,5%.

Traffico Totale di rotta (unità di servizio)	2006	2005	Variazioni	
				%
Germania	11.712.378	11.108.716	603.662	5,4%
Francia	16.756.129	16.270.405	485.724	3,0%
Gran Bretagna	10.425.611	10.047.006	378.605	3,8%
Italia (***)	8.048.679	7.832.754	215.925	2,8%
Spagna	8.517.801	8.100.680	417.121	5,1%
EUROCONTROL	104.463.258	99.933.531	4.529.727	4,5%

(*) traffico che riguarda il sorvolo dello spazio aereo italiano con o senza scalo.

(**) Per “unità di servizio” si intende l’unità di misura utilizzata in ambito Eurocontrol al fine della determinazione del valore del servizio reso, ottenuta dalla combinazione di due elementi: il peso dell’aeromobile al decollo e la distanza di percorrenza.

(***) escluso il traffico “esente non comunicato ad Eurocontrol”.

*Andamento del traffico in Italia**Traffico di rotta*

Il traffico di rotta in Italia, al fine della determinazione del valore del servizio reso, espresso in UDS, ha registrato nel 2006 un incremento pari al 2,6% (incluso il traffico “esente non comunicato ad Eurocontrol”) che risulta maggiore rispetto alle previsioni (1%).

Traffico in rotta (numero di voli)	2006	2005	Variazioni %	
Nazionale	402.945	375.888	27.057	7,2%
Internazionale	1.265.746	1.207.212	58.534	4,8%
Totale pagante	1.668.691	1.583.100	85.591	5,4%
Militare	59.357	68.311	-8.954	-13,1%
Altro esente	40.896	37.234	3.662	9,8%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	184.827	181.405	3.422	1,9%
Totale esente	285.080	286.950	-1.870	-0,7%
Totale complessivo	1.953.771	1.870.050	83.721	4,5%

Traffico in rotta (unità di servizio)	2006	2005	Variazioni %	
Nazionale	1.763.518	1.665.116	98.402	5,9%
Internazionale	6.046.033	5.913.089	132.944	2,2%
Totale pagante	7.809.551	7.578.206	231.345	3,1%
Militare	216.819	229.367	-12.548	-5,5%
Altro esente	22.310	25.181	-2.871	-11,4%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	48.755	57.456	-8.701	-15,1%
Totale esente	287.884	312.005	-24.121	-7,7%
Totale complessivo	8.097.435	7.890.211	207.224	2,6%

L'analisi generale evidenzia che:

- 1) il traffico internazionale registra un incremento di circa il 4,8 % in termini di numero di voli, ma solo del 2,2 % in termini di unità di servizio. In particolare, se disaggregato per la componente relativa al traffico di sorvolo con e senza scalo in Italia, tendenzialmente evidenzia:
 - un movimento commerciale con scalo da e per l'Italia in aumento, con un + 5,8% del numero dei voli ed un +5,4 % di unità di servizio. Il positivo andamento è favorito dal persistente sviluppo dei flussi turistici da e per l'Italia sostenuto anche dalla perdurante dinamica di crescita delle compagnie aeree low-cost;
 - un traffico di sorvolo commerciale senza scalo in aumento del 3,3% del numero dei voli e leggermente diminuito con un -0,5% delle unità di servizio. La flessione è essenzialmente determinata, così come nel 2005, dalla minore distanza media percorsa sullo spazio aereo nazionale (-3,1%);
- 2) il traffico nazionale registra un incremento dei voli del 7,2% ed un incremento di circa il 5,9 % delle unità di servizio. Il dato è principalmente dovuto al consolidamento delle compagnie *low-cost* nelle direttrici nazionali a copertura del sensibile decremento della maggiore compagnia aerea nazionale.
- 3) il traffico cosiddetto esente, il cui costo, per assistenza al volo, è a carico dello Stato, ha registrato una ulteriore riduzione del -0,7% del numero dei voli e del -7,7% delle unità di servizio, prevalentemente determinato dalla diminuzione dei voli di aeromobili militari (-13,1%).

Traffico di terminale ()*

Il traffico di terminale complessivo (commerciale ed esente) vede il numero di voli assistiti crescere del 4,3% a fronte di un mercato che, a livello di unità di servizio, registra una crescita del 4,9%. La domanda commerciale (pagante) per i servizi di terminale aumenta del 5,5 % di unità di servizio, mentre di segno opposto risulta la variazione delle unità di servizio esenti che si riducono del 14,9%.

Traffico di Terminale (numero di voli)	2006	2005	Variazioni	
				%
Nazionale	327.113	298.250	28.863	9,7%
Internazionale	353.821	345.875	7.946	2,3%
<i>Internazionale Comunitario (**)</i>	256.660			
<i>Internazionale Extra-Comunitario (**)</i>	97.161			
Totale pagante	680.934	644.125	36.809	5,7%
Militare	17.395	21.757	-4.362	-20,0%
Altro esente	17.706	15.960	1.746	10,9%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	114.026	113.810	216	0,2%
Totale esente	149.127	151.527	-2.400	-1,6%
Totale complessivo	830.061	795.652	34.409	4,3%

Traffico di Terminale (unità di servizio)	2006	2005	Variazioni	
				%
Nazionale	14.133.365	13.102.062	1.031.303	7,9%
Internazionale	19.195.637	18.481.157	714.480	3,9%
<i>Internazionale Comunitario(**)</i>	11.582.016			
<i>Internazionale Extra-Comunitario(**)</i>	7.613.621			
Totale pagante	33.329.002	31.583.220	1.745.782	5,5%
Militare	202.404	258.709	-56.304	-21,8%
Altro esente	112.596	122.330	-9.734	-8,0%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	537.251	620.011	-82.761	-13,3%
Totale esente	852.251	1.001.050	-148.799	-14,9%
Totale complessivo	34.181.253	32.584.270	1.596.983	4,9%

(*) traffico che riguarda le attività, nel raggio di 20Km dalla pista, di decollo e atterraggio.

(**) dettaglio del traffico internazionale rilevato a partire dal 01/01/2006.

In particolare il traffico commerciale nazionale di terminale, seguendo il trend della rotta, conferma la tendenza in aumento del 9,7% del numero dei voli e del 7,9 % delle unità di servizio.

Il traffico commerciale internazionale di terminale registra un incremento del 2,3 % del numero dei voli e del 3,9% delle unità di servizio. Per la prima volta, a partire dall'esercizio 2006, all'interno del traffico internazionale si evidenzia la suddivisione tra "Traffico Internazionale Extracomunitario" e "Traffico Internazionale Comunitario" facendo seguito al dettato della Legge 248/05 che prevede per quest'ultima tipologia di traffico, l'applicazione di una tariffa di terminale ridotta al 50%. La sola componente comunitaria contribuisce per il 72,5% in termini di numero di voli e per il 60,3 % in termini di unità di servizio.

Dalle analisi della distribuzione del traffico sugli aeroporti gestiti da Enav è emerso che il totale dei voli assistiti riguarda prevalentemente per il 19% Roma Fiumicino, per il 15% Milano Malpensa e per l'8% Milano Linate. Per quanto riguarda i volumi di Unità di Servizio, si rileva che circa il 27% è sviluppato su Roma Fiumicino, il 22% su Milano Malpensa e l' 8% su Milano Linate.

Il traffico di terminale esente, condizionato dalla perdurante diminuzione dell'attività militare, registra un -1,6%, per quanto riguarda il numero dei voli assistiti e un -14,9% per le Unità di Servizio.

Investimenti e Ricerca

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato in data 28 giugno 2006 il Piano degli Investimenti per il triennio 2006-2008.

Il Piano prevede interventi per un valore complessivo di 658 milioni di Euro necessari ad assicurare, in sicurezza, continuità nella politica di sviluppo dell'azienda e nell'innovazione del sistema del trasporto aereo in generale. Con il Piano si è inteso proseguire lungo le direttrici del potenziamento degli impianti, con una forte caratterizzazione nell'innovazione tecnologica secondo quanto definito dai vertici aziendali sin dal 2003, per rilanciare il sistema

ATM nazionale e guadagnare una posizione di rilievo nell'ambito dei servizi al trasporto aereo europeo in termini di sicurezza, efficienza e qualità.

Gli interventi definiti con gli investimenti, costituiscono pertanto la logica e coerente prosecuzione del piano 2005-2007 e si inseriscono nel quadro delle normative internazionali, comunitarie e nazionali applicabili ai vari settori operativi e tecnologici in un'ottica di integrazione ed armonizzazione con gli altri fornitori di servizi ATM europei ed internazionali. Alla data del 31 dicembre 2006, a fronte di un budget previsionale di 311 milioni di euro di investimenti per l'esercizio 2006, sono stati avviati programmi per un importo totale di 262 milioni di euro.

Gli interventi più rilevanti completati nel 2006 ed entrati in esercizio operativo hanno riguardato:

- la realizzazione, nei 4 ACC (Area Control Center) di sistemi di riserva in grado di recuperare velocemente l'operatività in caso di guasto al sistema principale;
- l'ammodernamento e il potenziamento di alcuni impianti, principalmente di comunicazione, per l'ACC di Roma e per lo scalo di Fiumicino;
- la realizzazione di una nuova Torre, completa di allestimento tecnologico e di un Blocco Tecnico a Bari;
- l'installazione o l'ammodernamento di impianti radar a Ronchi dei Legionari, Cima Canistreddu, Colle Marmo e Lambro;
- il potenziamento degli impianti di luci-pista a Genova e Torino;
- l'ammodernamento degli impianti di radio-assistenza a Venezia, Bari, Catania, Alghero e Ancona.

I principali investimenti avviati nel 2006 hanno riguardato:

- il potenziamento e la standardizzazione dei componenti di comunicazione terrestre fra tutti i sistemi CNS/ATM nazionali e l'ammodernamento dei centri radio afferenti all'ACC di Roma per le comunicazioni vocali terra-bordo-terra;
- la realizzazione di una seconda centrale elettrica volta ad assicurare un'ulteriore ridondanza di alimentazione all'ACC di Milano;

- l'allestimento tecnologico della Torre di Bergamo e la realizzazione del Blocco Tecnico e ARO di Genova;
- l'ampliamento infrastrutturale dell'ACC di Roma;
- la prosecuzione del piano di sostituzione dei radar primari e secondari convenzionali e di adeguamento e potenziamento dei sistemi di radio-assistenza;
- l'avvio di interventi per la *security* volto a fornire adeguati livelli di protezione a tutti gli impianti operativi;
- l'implementazione di un sistema di gestione per la qualità.

Con riferimento alla ricerca, sono stati definiti e condotti una serie di programmi di studio e sperimentazione pre-operativa finalizzati a valutare l'impiego di nuove tecnologie e di nuovi concetti operativi.

Il Centro di Ricerca sperimentale e pre-operativa di ENAV ha raggiunto un'avanzata capacità di simulazione e sperimentazione in tutti i settori CNS/ATM, lavorando in cooperazione con gli analoghi centri di ricerca europei, con gli enti inter-governativi e con le realtà industriali nazionali ed internazionali del settore.

Tra i progetti a carattere nazionale è stato definito un Arrival Manager avanzato a Roma ACC nell'ambito del progetto Gate-to-Gate 2005-2010 (finanziato dalla Commissione Europea) ed è stata avviata la sperimentazione pre-operativa di avvicinamenti paralleli indipendenti a Fiumicino.

Sul fronte dei progetti internazionali sono stati avviati due programmi:

- CRISTAL MED (finanziato da Eurocontrol) per l'implementazione di una rete di sorveglianza basata su una tecnologia a basso costo complementare a quella radar;
- BLUE MED (finanziato dalla Commissione Europea) finalizzato a coinvolgere i fornitori di servizi di navigazione aerea di Cipro, Grecia, Malta, Egitto e Tunisia in un programma relativo alla realizzazione di un blocco funzionale aereo nel sud del Mediterraneo.

Sono proseguite inoltre le attività relative ai progetti (COFLIGHT), per la realizzazione di una nuova piattaforma di gestione dei dati di volo e SESAR per la definizione della futura architettura ATM europea.

Sul piano della navigazione satellitare, ENAV nell'ambito della riassegnazione dei fondi della Legge 10/2001 attraverso l'ASI (Agenzia Spaziale Italiana), ha recuperato fondi per 70 milioni di Euro, di cui 48 destinati allo sviluppo dell'Infrastruttura Nazionale di Navigazione Satellitare per l'Aviazione Civile e 22 finalizzati a finanziare la partecipazione di ENAV ai programmi ESA che curano l'evoluzione dei sistemi EGNOS e Galileo.

Andamento della gestione operativa

Il 2006 è caratterizzato dal consolidamento delle procedure operative applicate alle nuove tecnologie realizzate sui centri e dallo sviluppo dell'automatizzazione ed integrazione dei sistemi ATM.

Le attività svolte sono state rivolte al conseguimento e raggiungimento dei seguenti principali obiettivi:

- mantenere in efficienza i livelli di sicurezza sia in rotta che sugli aeroporti;
- garantire la massima continuità di servizio;
- aumentare la capacità produttiva elevando la performance di puntualità;
- standardizzare i comportamenti operativi strategici e tattici.

Sicurezza

Le attività svolte per il perseguimento di questo principale obiettivo riguardano:

- la completa applicazione della metodologia di Safety Assessment per tutte le nuove implementazioni tecnologiche, le modifiche di spazio aereo e le modifiche dei servizi erogati;
- l'implementazione ed il consolidamento del sistema STCA (Short Term Conflict Alert) su tutti i 4 ACC;
- l'aumento della capacità di sorveglianza aeroportuale in caso di bassa visibilità sugli aeroporti di Malpensa, Torino, Venezia, Bergamo e Bologna;
- il rinnovo del piano di prevenzione delle incursioni in pista;

- la completa attivazione del software TOKAI per l'analisi e la classificazione degli eventi significativi utili alla definizione delle necessarie azioni correttive;
- il consolidamento delle procedure relative ad azioni e comportamenti in presenza di errori derivanti dal “fattore umano” con la completa attivazione del programma CISM.

Si evidenzia pertanto un miglioramento caratterizzato dalla diminuzione degli eventi molto significativi verificatisi nel 2006.

Delle runway incursions verificatesi nel corso del 2006, inoltre, nessuna è da imputare a cause connesse alle attività dei controllori del traffico aereo.

Continuità di servizio

Le principali attività connesse a questo obiettivo riguardano:

- l'attivazione operativa dei sistemi di Fall-Back sui 4 ACC;
- il monitoraggio attivo delle attività manutentive ordinarie, straordinarie e correttive svolte dalle ditte fornitrici o dai tecnici ENAV;
- l'effettuazione di 1.725 ore di volo per radiomisure;
- la rivisitazione della rete locale di accesso ai servizi AOIS per le informative ai piloti ed agli operatori aereonautici.

Capacità produttiva

Le più significative attività riguardano:

- l'apertura di tre nuovi settori presso l'ACC di Milano ed uno presso l'ACC di Padova;
- la realizzazione dell'automazione operativa per la Fase 3 presso i CAAV di Venezia, Torino e Genova;

- la riorganizzazione delle aree terminali d'avvicinamento (TMA) di Roma e Milano con razionalizzazione dei flussi da/per Fiumicino, Ciampino, Malpensa, Linate e Bergamo;
- l'aumento delle capacità aeroportuali sugli aeroporti di Catania e Firenze;
- la migliore applicazione delle misure di regolazione per l'aeroporto di Fiumicino;
- l'adeguamento del network aeroviario e realizzazione di nuove strutture di spazio aereo con un totale di 26 interventi di progettazione ed ingegnerizzazione dei processi di gestione dello spazio aereo;
- la realizzazione di 9 “studi di capacità aeroportuale”, con la tecnica delle Fast Time Simulations, per gli aeroporti di Olbia, Firenze, Torino, Venezia, Bologna, Palermo, Catania, Bergamo e nuovi scenari su Fiumicino;
- l'affinamento delle procedure Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) relative alla gestione di flussi del traffico e capacità di gestione dello spazio aereo.

L'analisi qualitativa dei dati evidenzia un ulteriore miglioramento della gestione complessiva dell'intero sistema di rotte, con l'indice di ritardo (numero di minuti di ritardo per volo assistito) che si attesta sul valore di 0.28 contro lo 0.32 del 2005, con un miglioramento del 12% a fronte di un incremento di traffico gestito del 4%.

Standardizzazione

Molta attenzione è stata posta nel perseguimento di questo importante obiettivo che consente di indirizzare, verificare e, se necessario, correggere i comportamenti in ambito operativo strategico (Uffici Operazioni) e tattico (sale controllo). Le principali attività sono state:

- la definizione e l'applicazione di nuovi Piani di Addestramento Locali (Unit Training Plans-UTP) per i singoli impianti, in accordo e secondo le linee guida europee (SES), per l'addestramento dei controllori del traffico aereo;
- l'attività di auditing interno per la corretta applicazione degli ordini di servizio emessi a livello centrale;

- la definizione dei processi di standardizzazione dei sistemi Multi Radar Tracking sui 4 ACC.

Personale ed organizzazione

Per quanto attiene al personale, la consistenza al 31 dicembre 2006 è pari a 3.272 unità con una riduzione di 7 risorse rispetto al 31 dicembre 2005; anche la consistenza media si è ridotta attestandosi a 3.286 unità con una diminuzione di 11 risorse.

Nel 2006 è proseguita la politica aziendale finalizzata al coinvolgimento del personale nel processo di sviluppo dell'azienda, al miglioramento delle Relazioni Industriali, all'avvio di un impegnativo programma di Formazione, grazie anche alla piena operatività del nuovo centro di formazione di Forlì ed alla progressiva immissione di nuova forza lavoro nel settore operativo.

La comune ricerca di perseguire elevati livelli di produttività e di riduzione dei costi, è stata quindi la principale azione che ha caratterizzato la politica aziendale sia nella gestione delle Risorse Umane che nella razionalizzazione degli assetti organizzativi.

L'evoluzione organizzativa avvenuta nel corso dell'anno, è riassumibile nei seguenti punti:

- riorganizzazione della Direzione Generale secondo un forte orientamento alla tecnologia ed ai processi operativi e focalizzazione strategica delle sue strutture sulle attività principali dell'azienda, in linea con le esigenze derivanti dagli sviluppi internazionali del settore della navigazione aerea nonché dagli sviluppi conseguenti alla razionalizzazione dei processi di manutenzione degli impianti aziendali derivanti dall'acquisizione di Vitrociset Sistemi S.r.l.;
- potenziamento e sviluppo delle attività relative alla sicurezza operativa (safety), mediante l'individuazione di una funzione specifica, in relazione alle nuove normative europee;
- potenziamento e sviluppo delle attività relative alla qualità, sia a livello tecnico-operativo che a livello dell'intera azienda, mediante l'identificazione di due funzioni specifiche, una nell'ambito della Direzione Generale, un'altra alle dirette dipendenze

dell'Amministratore Delegato; quest'ultima avente responsabilità sull'intero sistema di qualità aziendale;

- razionalizzazione delle strutture competenti in materia di safety, qualità e processi operativi, normativa ATS e validazione operativa, attraverso un loro accorpamento alle dirette dipendenze del Direttore Generale, allo scopo di ottenere opportune sinergie;
- riorganizzazione delle attività internazionali, con la creazione di una funzione specifica alle dirette dipendenze del Direttore Generale, onde consentire di assolvere meglio le attività internazionali stesse alla luce dell'evoluzione degli scenari europei, in linea con la necessità di progressiva integrazione e armonizzazione dei servizi di navigazione aerea in Europa; al fine di dare nuovo impulso alla presenza della Società presso gli organismi internazionali di settore e comunitari, nell'ottica di acquisire un sempre maggiore ruolo nello sviluppo del sistema di navigazione nazionale ed europeo, è stato potenziato l'ufficio di rappresentanza di Bruxelles, la cui responsabilità è stata attribuita ad una risorsa di livello dirigenziale e con specifiche competenze;
- ridefinizione dell'organizzazione di sicurezza (security) della Società, in linea con il regolamento europeo sui requisiti comuni e tenendo anche conto dell'evoluzione normativa in materia di protezione e tutela delle informazioni classificate;
- proposta di abolizione dei Coordinamenti Territoriali, da realizzare nei primi mesi del 2007, approvata dal Consiglio di Amministrazione sulla base di una analisi organizzativa finalizzata a valutare l'attualità, nel mutato contesto aziendale, delle suddette strutture; il Gruppo di Lavoro interfunzionale, appositamente costituito, ha fornito al vertice aziendale elementi adeguati per il superamento del concetto dei Coordinamenti e per procedere invece ad una moderna organizzazione per processi, fondata sulla base di nuove procedure e dei collegamenti con le strutture centrali di supporto.

Altri eventi significativi

Fra gli altri eventi di rilievo avvenuti nel 2006 si segnalano:

- la prosecuzione delle attività propedeutiche al passaggio agli International Financial Reporting Standards (IFRS). E' stato infatti ritenuto opportuno, ancorché Enav non sia obbligata alla presentazione di un bilancio secondo i nuovi principi contabili internazionali, ad avviare le attività al fine di uniformarsi a tali principi in linea con i principali competitors europei di Enav in un contesto normativo di settore orientato all'applicazione del Single European Sky;
- la piena operatività della scuola di addestramento per controllori di volo di Forlì, visitata nel mese di febbraio 2007 dalle massime Autorità Governative, a pochi mesi dall'inizio dell'attività;
- l'avvio del processo finalizzato alla certificazione di Enav quale fornitore dei servizi della navigazione aerea ai sensi della regolamentazione sul Cielo Unico Europeo e dei requisiti comuni.

Per quanto riguarda gli adempimenti previsti dal D.Lgs. n.196/2003 (Codice in materia di protezione dei dati personali), Enav ha in corso le attività di revisione del Documento Programmatico sulla Sicurezza per l'anno 2007 e sta provvedendo al relativo aggiornamento entro il 31 marzo 2007.

Acquisizione ramo d'azienda Vitrociset

Vitrociset S.p.A. ha svolto per molti anni, in outsourcing per Enav, un'attività di assoluta rilevanza strategica nell'ambito della conduzione e manutenzione dei sistemi e degli impianti per il controllo del traffico aereo e della gestione di gran parte del magazzino Enav.

La conclusione della trattativa, con l'acquisizione in data 31 dicembre 2006 dell'intero pacchetto delle quote di Vitrociset Sistemi S.r.l. (la società nella quale Vitrociset S.p.A. aveva nel frattempo conferito il ramo d'azienda d'interesse) ha risposto alle seguenti esigenze di ENAV:

- completo controllo sulle attività “core” e diretto presidio di tutti i processi operativi, garanzia di un adeguato livello di sicurezza senza soluzione di continuità nell'erogazione dei servizi;
- ottenimento di significativi risparmi rispetto a scenari alternativi di acquisizione dei medesimi servizi tramite fornitori esterni;
- allineamento sul piano organizzativo e tecnico agli assetti prevalenti dei maggiori providers europei, con maggiore capacità competitiva della Società in un mercato orientato al Cielo Unico Europeo.

L'operazione risulta peraltro coerente con lo stesso scenario della regolamentazione internazionale. La normativa sul Cielo Unico Europeo ed, in particolare, la disciplina dei requisiti comuni dei fornitori di servizi, considera le attività in questione come funzionalmente imprescindibili per l'intero processo di gestione sistematica dei servizi del traffico aereo, sia in termini di continuità e di affidabilità di sistemi ed apparati, sia in termini di responsabilità in tema di sicurezza della navigazione aerea.

In tale scenario, infatti, lo stesso legislatore europeo ha inteso riconoscere e privilegiare la valenza dell'unicità di gestione del sistema di controllo del traffico aereo da parte di ogni singolo fornitore dei servizi della navigazione aerea, prevedendo, in presenza di outsourcing, la diretta responsabilizzazione del fornitore per le attività strumentali affidate ai soggetti subcontraenti.

In coerenza con le finalità di tale regolamentazione, nei principali paesi europei le attività di presidio, di gestione e di manutenzione delle tecnologie in questione sono curate direttamente e con proprie risorse dai singoli “providers”, che pertanto gestiscono interamente la filiera della produzione della sicurezza della navigazione aerea, comprese la conduzione e la manutenzione dei propri sistemi ed impianti.

L'operazione di acquisizione, apprezzata e considerata una svolta storica, anche dalla Corte dei Conti nella sua recente relazione al Parlamento, consentirà finalmente ad ENAV di non rappresentare più un'anomalia nel settore e di completare il proprio know-how, allineandosi alle medesime realtà degli altri principali providers europei, nell'ambito delle prospettive di sviluppo e di spinta competitiva tra i fornitori di servizi europei.

Principali dati Economici, Patrimoniali e Finanziari**Dati economici**

L'esercizio 2006 si chiude con un utile netto di 32,7 milioni di Euro, con un miglioramento di 8,7 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

(in migliaia di Euro)

	2006	2005	Differenza
Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni	673.507	684.555	(11.048)
Altri ricavi	49.789	36.572	13.217
Totale valore della produzione	723.296	721.127	2.169
Costi del personale	329.529	324.892	4.637
Costi esterni	214.389	223.338	(8.949)
Ammortamenti e svalutazioni	108.719	129.279	(20.560)
Totale costi della produzione	652.637	677.509	(24.872)
Reddito della produzione	70.659	43.618	27.041
Proventi (oneri) finanziari	7.141	13.622	(6.481)
Rettifiche di valore attività finan.rie	(38)	(928)	890
Proventi (oneri) straordinari	(10.521)	2.399	(12.920)
Risultato ante imposte	67.241	58.711	8.530
Imposte correnti, anticipate e differite	(34.536)	(34.702)	166
Utile (perdita) d'esercizio	32.705	24.009	8.696

Il valore della produzione al 31 dicembre 2006, ammonta a 723,3 milioni di Euro con un lieve incremento di circa 2,2 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Il valore della produzione tiene conto di alcuni principali fattori:

- applicazione, anche ai voli comunitari, della riduzione al 50% della tariffa di terminale;
- riduzione della tariffa di rotta, rispetto al precedente anno, da 69,39 a 67,50 Euro;
- utilizzo del Fondo Stabilizzazione Tariffe per 25,9 milioni di Euro (10 milioni di Euro nel 2005) finalizzato al miglioramento della competitività attraverso il contenimento delle tariffe applicate al traffico commerciale;