



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL
RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI
ENAV S.P.A.

2019

Determinazione del 15 dicembre 2020, n.125



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL
RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI

Enav s.p.a.

2019

Relatore: Presidente di sezione Mauro Orefice

Ha collaborato per l'istruttoria
e l'elaborazione dei dati
la dott.ssa Daniela Redaelli



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 15 dicembre 2020, tenutasi in videoconferenza, ai sensi dell'art. 85, comma 8 bis, del decreto legge 17 marzo n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27, come modificato dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 di conversione del decreto legge 14 agosto 2020 n. 104, e delle "Regole tecniche e operative" adottate con i decreti del Presidente della Corte dei conti del 18 maggio 2020, n. 153 e del 27 ottobre 2020 n. 287;

visto l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

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

viste le leggi 21 marzo 1958, n. 259 e 14 gennaio 1994, n. 20;

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, ai sensi dell'art 2 della citata legge n. 259 del 1958;

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) e, in particolare, l'art. 5 con il quale l'Ente stesso è stato sottoposto al controllo della Corte, in base all'art. 12 della predetta legge n. 259 del 1958;

vista la trasformazione dell'Enav in società per azioni (Enav s.p.a.) con decorrenza 1° gennaio 2001, in base all'art. 35 della legge 17 maggio 1999 n. 144;

visto il bilancio della società suddetta, relativo all'esercizio finanziario 2019, 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;



CORTE DEI CONTI

udito il relatore Presidente di sezione Mauro Orefice 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 finanziario 2019;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicare alle dette Presidenze, il bilancio - corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce quale parte integrante;

P . Q . M .

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il bilancio per l'esercizio finanziario 2019 - corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - dell'Enav s.p.a. e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ente stesso.

ESTENSORE
Mauro Orefice

PRESIDENTE.
Manuela Arrigucci

DIRIGENTE
Gino Galli
depositata in segreteria

SOMMARIO

PREMESSA	1
1. LA SOCIETÀ E I RAPPORTI ISTITUZIONALI	2
1.1. La <i>governance</i> societaria	2
1.2. Le risorse umane, le relazioni industriali, la formazione, il contenzioso del lavoro e la <i>privacy</i>	7
1.2.1. Evoluzione della consistenza del personale	7
1.2.2. Il costo del personale.....	9
1.2.3. Le relazioni industriali.....	11
1.2.4. Il contenzioso del lavoro, la <i>privacy</i> , la trasparenza e la formazione.....	12
1.3. L'organizzazione aziendale e del Gruppo	14
1.3.1. Techno Sky s.r.l.....	16
1.3.2. IDS Air Nav Srl.....	16
1.3.3. Enav Asia Pacific	17
1.3.4. Enav North Atlantic	17
1.3.5. D-Flight	18
1.4. Le certificazioni Enav	18
1.5. Il rapporto Stato - Enav.....	20
1.5.1. Il contratto di programma	20
1.6. Il piano industriale 2018-2022	20
1.7. L'immagine societaria ed il titolo Enav	22
1.7.1. Sviluppo e promozione dell'immagine aziendale	22
1.7.2. Il titolo Enav	23
2. L'ATTIVITÀ DI GESTIONE.....	26
2.1. La sicurezza: l'attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea.	26
2.1.1. La sicurezza operativa (<i>safety</i>)	26
2.1.2. La qualità dei servizi di navigazione aerea (<i>Capacity</i>).....	27
2.1.3. La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione	30
2.2. Le tariffe	32
2.2.1. Tariffe di rotta e di terminale.....	32
2.3. La normativa comunitaria e il piano di <i>performance</i>	33
2.3.1. Il piano di <i>performance</i> nazionale e gli obiettivi	33
2.3.2. Gli effetti della <i>performance</i> economica sul risultato della gestione	34
2.4. Le attività internazionali.....	35

2.4.1. Il quadro di riferimento del Single european Sky.....	36
2.4.2. Il Fab Blue Med.....	37
2.4.3. Il Programma SESAR.....	37
2.4.4. Il Gruppo A6.....	40
2.4.5. Coflight.....	40
2.4.6. 4-flight.....	41
2.4.7. Aireon.....	41
2.5. Gli investimenti.....	42
2.5.1. Il Piano degli investimenti 2018-2020.....	42
2.6. L'attività negoziale.....	44
2.6.1. L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione.....	44
2.6.2. Le attività commerciali della società e del Gruppo.....	47
2.7. Il contenzioso.....	48
2.8. Il sistema dei controlli.....	51
2.8.1. I controlli ex d.lgs. n. 231/2001.....	51
2.8.2. L'Internal auditing.....	53
2.8.3. Il controllo di gestione e la contabilità analitica.....	54
3. LA GESTIONE FINANZIARIA.....	56
3.1. Principali risultati economici, patrimoniali e finanziari di Enav.....	56
3.2. Il bilancio del gruppo Enav.....	64
3.2. Anticipazioni primo semestre 2020-effetti del virus Covid19.....	71
4. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	74
Acronimi e glossario	

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Consistenza del personale.....	7
Tabella 2 - Organico per funzione e categoria professionale	8
Tabella 3 - Costo del personale	10
Tabella 4 - Dati in percentuale relativi all'intera area negoziale.....	46
Tabella 5 - Conto economico	57
Tabella 6 - Stato patrimoniale	58
Tabella 7 - Rendiconto finanziario.....	59
Tabella 8 - Conto economico riclassificato	60
Tabella 9 - Stato patrimoniale riclassificato	62
Tabella 10 - Posizione finanziaria netta	64
Tabella 11 - Conto economico consolidato.....	65
Tabella 12 - Stato patrimoniale consolidato	66
Tabella 13 - Rendiconto finanziario consolidato	67
Tabella 14 - Conto economico riclassificato consolidato.....	68
Tabella 15 - Stato patrimoniale riclassificato consolidato.....	69
Tabella 16 - Posizione finanziaria netta consolidata.....	71

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito con le modalità di cui all'art. 12 della legge stessa, sulla gestione finanziaria svolta dall'Enav s.p.a. relativamente all'esercizio 2019, fornendo aggiornamenti sui fatti di rilievo fino a data corrente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio finanziario 2018, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 128 del 5 dicembre 2019, pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV n. 100.

1. LA SOCIETÀ E I RAPPORTI ISTITUZIONALI

1.1. La governance societaria

Enav eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea nei cieli italiani e negli aeroporti di competenza. La Società è inoltre incaricata della conduzione tecnica e della manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo, anche per il tramite della sua controllata Techno Sky. Eroga infine servizi di consulenza aeronautica unitamente ad altre attività nel mercato non regolato nel contesto dell'attività di sviluppo commerciale coordinata a livello di gruppo.

E' soggetta alla vigilanza dell'Ente nazionale dell'aviazione civile (Enac), 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.

La società, in precedenza come noto interamente partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze, dal 26 luglio 2016 si è quotata in Borsa ed è attualmente l'unico *Air National Service Provider* (ANSP) quotato sul mercato dei capitali.

A seguito di tale quotazione, il Ministero dell'economia e delle finanze, precedentemente azionista unico, detiene dalla data del 30 ottobre 2017 una partecipazione maggioritaria al capitale sociale pari al 53,28 per cento e in relazione alla suddetta quota di capitale sociale, il Mef esercita i diritti dell'azionista, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che è anche il Ministero vigilante per il settore dell'aviazione civile.

In data 12 ottobre 2018, si è concluso il programma di acquisto di azioni proprie, autorizzato dall'Assemblea degli Azionisti del 27 aprile 2018 e finalizzato all'acquisto di azioni ordinarie da destinare a servizio delle politiche di remunerazione adottate da Enav. In base a quanto deliberato dall'Assemblea degli Azionisti e alla successiva delibera di attuazione da parte del Consiglio di amministrazione del 31 maggio 2018, la società ha acquistato 1.200.000 azioni proprie, pari allo 0,22151 per cento del capitale sociale, ad un prezzo medio unitario netto di euro 4,14 e un controvalore totale netto di 4,9 milioni.

In conseguenza al programma di acquisto di azioni proprie, al 30 giugno 2020 il capitale sociale di Enav, pari a 541.744.385 euro, risulta così ripartito: 0,22 per cento detenuto da Enav sotto forma di azioni proprie, 53,28 per cento detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze

e 46,50 per cento detenuto dal mercato indistinto con una componente di investitori *retail*, alcuni tra i principali investitori istituzionali statunitensi, canadesi, australiani ed europei, così come alcuni tra i principali fondi sovrani internazionali.

Il sistema di *governance* societaria adottato è quello tradizionale secondo il quale, ferme le attribuzioni riservate ai sensi di legge e di statuto all'Assemblea, vengono attribuite la gestione strategica e operativa della società al Consiglio di amministrazione e la funzione di vigilanza al Collegio sindacale. Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di amministrazione ha nominato un Amministratore delegato, al quale spettano tutti i poteri per l'ordinaria e straordinaria amministrazione della Società, riservando alla propria esclusiva competenza la decisione su alcune materie.

Il Consiglio di amministrazione per il triennio 2017-2019, scaduto con l'approvazione del bilancio 2019, era stato nominato nell'assemblea degli azionisti del 29 aprile 2017. In quella tenutasi il 21 maggio 2020 è stato approvato il bilancio relativo all'esercizio 2019 ed è stato nominato il Consiglio di amministrazione per il triennio 2020-2022, con scadenza alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022. E' stato confermato in nove il numero degli amministratori; parimenti il compenso spettante ai sensi dell'art. 2389, 1° comma, c.c., è stato confermato in euro 50.000 annui lordi per il Presidente e in euro 30.000 annui lordi per i consiglieri.

Successivamente, il Consiglio di amministrazione su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, sentito il parere del Collegio sindacale, con delibera del 24 giugno 2020 ha attribuito un compenso ai sensi dell'art. 2389, 3° comma c.c. al Presidente, in misura di 100.000 euro annui lordi, in ragione delle deleghe conferite, e all'Amministratore delegato, quantificato in 410.000 euro, in ragione delle deleghe a questi conferite, che, sommati al compenso per la carica di consigliere, portano la componente fissa della retribuzione dell'Amministratore delegato a complessivi euro 440.000.

La stessa Assemblea del 21 maggio 2020 ha, altresì, deliberato in senso favorevole sulla prima sezione della Relazione sulla politica della remunerazione, di cui all'art. 123-ter, comma 3, del d.lgs. n.58/98, approvata dal Consiglio di amministrazione e contenente l'illustrazione della politica della Società in materia di remunerazione dei componenti dell'organo di

amministrazione e dei dirigenti con responsabilità strategiche¹ nonché delle procedure utilizzate per l'adozione e l'attuazione di tale politica.

Il sistema retributivo si articola in componenti fisse e variabili, queste ultime suddivise in incentivi di breve termine e di lungo termine. Con specifico riguardo alla remunerazione variabile di lungo termine, la Società si è dotata sin dal 2017 di un piano di incentivazione azionaria denominato "Piano di *Performance Share* 2017 - 2019", approvato dall'Assemblea del 28 aprile 2017, nei termini e alle condizioni illustrate nel documento informativo predisposto ai sensi dell'art. 84-*bis* del Regolamento Consob del 14 maggio 1999, n. 1197 (c.d. Regolamento Emittenti), con l'attribuzione al Consiglio di amministrazione, e per esso al Presidente e all'Amministratore delegato, di ogni più ampio potere occorrente alla concreta attuazione del Piano. Tale piano, fatti salvi gli effetti dovuti al periodo di maturazione triennale e alle previsioni di *lock-up* relativamente all'assegnazione di azioni ai beneficiari, si è peraltro concluso il 31 dicembre 2019².

Avuto riguardo alla parte variabile della remunerazione, lo stesso Consiglio ha stabilito in favore dell'Amministratore delegato *pro tempore*:

- una componente variabile di breve periodo (STI): costituita da un sistema di incentivazione la cui erogazione è subordinata alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di *performance* assegnati annualmente dal Consiglio di amministrazione, con il riconoscimento di un premio, pari al 50 per cento del compenso fisso complessivo (ossia la somma dei compensi previsti ai sensi del 1° e 3° comma dell'art. 2389 c.c.), a fronte del raggiungimento dei risultati *target*, pari al 75 per cento del suindicato compenso nel caso di *over performance* e pari al 25 per cento di detto valore, nel caso di *under performance*. Nel 2018 è stata consuntivata (ed erogata) la componente variabile relativa agli obiettivi assegnati nel 2017, pari a 220.000 euro e, nel 2019, è stata consuntivata (ed erogata) la somma di 297.000 euro relativa agli obiettivi assegnati nel 2018; infine relativamente agli obiettivi assegnati nel 2019, nel 2020 è stata consuntivata ed erogata la somma di 298.699 euro.

¹ A seguito di delibera del Consiglio di amministrazione del 20 settembre 2018, i dirigenti con responsabilità strategica sono stati individuati nelle persone del *Chief Operating Officer*, del *Chief Technology Officer*, del *Chief Financial Officer* e del *Chief Human Resources and Corporate Services Officer*.

² Si precisa che in data 21 maggio 2020, l'Assemblea degli azionisti ha approvato il nuovo piano di incentivazione variabile di lungo termine (il "Piano di *Performance Share* 2020-2022") attribuendo al Consiglio di Amministrazione ogni più ampio potere per la relativa attuazione mediante regolamento da adottarsi.

- una componente variabile di lungo periodo (LTI) secondo le previsioni del Piano di *Performance Share* 2017-2019 e del relativo Regolamento attuativo, approvato dal Consiglio di amministrazione dell'11 dicembre 2017 in occasione del lancio del primo ciclo 2017-2019 e successivamente emendato con delibera del 13 novembre 2018 con cui è stato contestualmente varato il secondo ciclo 2018-2020. Il lancio del terzo ciclo 2019-2021 è stato deliberato in data 15 maggio 2019. In data 12 marzo 2020 è stato consuntivato il primo ciclo di *vesting* del Piano di *performance share* 2017-2019 con l'attribuzione all'Amministratore delegato *pro tempore*, alle condizioni di cui al piano e al regolamento attuativo, di 103.277 azioni, oltre ad ulteriori 13.883 azioni a titolo di *dividend equivalent*, per un totale di 117.160 azioni.

In sede di insediamento, nella riunione del 21 maggio 2020, l'Assemblea ha provveduto a ricostituire i tre Comitati endoconsiliari: Controllo e rischi e parti correlate, Remunerazioni e Nomine, e Sostenibilità.

I compensi per la partecipazione ai Comitati endoconsiliari da parte degli amministratori sono stati fissati, fino al 31 dicembre 2020, dal Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine e corrispondono a: (i) euro 30.000 annui lordi per il Presidente ed euro 25.000 annui lordi per gli altri componenti del Comitato controllo e rischi e parti correlate, ; (ii) euro 25.000 lordi annui per il Presidente ed euro 20.000 annui lordi per gli altri componenti del Comitato remunerazioni e nomine, ; e (iii) euro 15.000 annui lordi per il Presidente e in euro 10.000 annui lordi per ciascun componente del Comitato sostenibilità.

Il Collegio sindacale in carica è stato nominato con delibera dell'Assemblea degli azionisti del 26 aprile 2019 con durata del mandato fino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2021; l'Assemblea ne ha fissato il relativo compenso, in continuità con quello precedente, per come rideterminato dall'Assemblea del 28 aprile 2017, allorché nominò il Collegio in carica nel triennio 2017_2019, nella misura di euro 40.000 annui lordi per il Presidente ed euro 25.000 annui lordi per ciascun sindaco effettivo.

Nella tabella seguente si evidenziano i compensi fissi erogati degli organi di amministrazione e controllo stabiliti per il 2018 e 2019, sostanzialmente stabili, in raffronto con il 2017 e il 2016.

Compensi fissi Amministratori e Sindaci

<i>Anni di riferimento</i>	2016	2017 (dal 28 aprile 2017)	2018	2019
Amministratore delegato [^]	426.800	440.000	440.000	440.000
Presidente CDA [°]	91.300	150.000	150.000	150.000
Amministratori	16.800	30.000	30.000	30.000
Presidente Collegio sindaci	27.000	40.000	40.000	40.000
Sindaci effettivi	18.000	25.000	25.000	25.000

[^] Per l'Amministratore delegato nel 2018 è stata erogata la componente variabile relativa agli obiettivi assegnati nel 2017, pari a 220.000 euro e, nel 2019, è stata erogata la somma di 297.000 euro relativa agli obiettivi assegnati nel 2018.

[°] Sia nella precedente consiliaura (dal 28 aprile 2017) che per l'attuale mandato al Presidente del Cda in ragione delle deleghe attribuite dal Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine e previo parere del Collegio sindacale, è stato riconosciuto un emolumento ai sensi dell'art. 2389, 3° comma c.c., pari ad euro 100.000 annui, che si aggiunge a quello pari ad euro 50.000 lordi annui fissato, ex art 2389, 1° comma c.c. dall'Assemblea. Tale compenso è stato confermato dall'Assemblea del 21 maggio 2020

Per quanto concerne le altre strutture di controllo, l'Organismo di vigilanza ex d.lgs. n. 231 del 2001 attualmente in carica è stato nominato con delibera del 27 maggio 2019 in ragione della scadenza del precedente ed è costituito da due membri esterni, di cui uno con funzioni di Presidente, e dal Responsabile di *Internal audit* in qualità di membro interno, con durata fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2021. Ai componenti esterni dell'Organismo di vigilanza è riconosciuto un compenso di importo pari a quello del precedente Organismo, e dunque di euro 25.000 annui lordi per il Presidente e di euro 20.000 annui lordi per l'altro componente 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, Enav ha un dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, individuato nella persona del Dirigente responsabile della struttura amministrazione fino alla data di approvazione del bilancio 2019. Attualmente, a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione del 24 giugno 2020, tale ruolo è ricoperto dal *Chief Financial Officer*.

Il controllo contabile della società è stato affidato ad una società di revisione legale nominata dall'Assemblea del 29 aprile 2016, su proposta motivata del Collegio sindacale, per la durata di nove esercizi dal 2016 al 2024; 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 del 2005 di conversione del d.l. 30 settembre 2005, n. 203.

L'Assemblea del 27 aprile 2018, su proposta motivata del Collegio sindacale *pro tempore* ha deliberato di rideterminare i compensi spettanti alla società di revisione in connessione con le nuove attribuzioni e responsabilità sulla medesima gravanti per effetto di alcuni interventi normativi.

Oltre ad esprimersi sulla prima sezione della Relazione sulla remunerazione di cui all'art. 123-ter, comma 3, del d.lgs. n. 58 del 1998, l'Assemblea tenutasi in data 26 aprile 2019 ha deliberato, in parte straordinaria, la modifica dell'art. 7.2 dello statuto sociale in materia di convocazione dell'assemblea ordinaria e, in parte ordinaria, ha approvato il bilancio relativo all'esercizio 2018 destinando altresì il relativo utile. L'Assemblea ha inoltre nominato, come già accennato, il Collegio sindacale per il triennio 2019-2021 determinando altresì la retribuzione del Presidente del Collegio sindacale e dei Sindaci effettivi; integrato il Cda con la nomina di un Consigliere di amministrazione; confermato nella carica il Presidente del Consiglio di amministrazione nominato dallo stesso Consiglio a novembre 2018 a seguito delle dimissioni del Presidente *pro tempore*.

1.2 Le risorse umane, le relazioni industriali, la formazione, il contenzioso del lavoro e la *privacy*.

1.2.1. Evoluzione della consistenza del personale

L'organico 2019 presenta un lieve decremento rispetto all'anno precedente, sia in termini di consistenza finale al 31 dicembre (da 3.320 a 3.317, pari a -3 unità), sia in termini di organico medio (da 3.386,58 a 3.329,38, pari a -57,20 FTE). Nelle tabelle che seguono, sono riportati i dati relativi alla consistenza del personale esposti in varie dimensioni di analisi e livelli di dettaglio.

Tabella 1 - Consistenza del personale

	2018	2019
Dirigenti	49	42
Quadri	355	352
Impiegati	2.916	2.923
Consistenza finale al 31 dicembre	3.320	3.317

Profilo	2018				2019			
	+	-	Organico Medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico Medio	Consistenza a fine anno
Dirigenti	5	2	47,42	49	0	7	43,90	42
CTA	0	22	1923,44	1913	20	35	1907,36	1898
EAV	0	3	417,55	417	52	33	398,52	436
Meteo	0	0	33,00	33	0	1	32,08	32
Op. Radiom.	0	3	36,68	35	2	3	34,18	34
Inf/Tec/Amm.	132	151	928,49	873	35	33	913,34	875
Totale	137	181	3.386,58	3.320	109	112	3.329,38	3.317

Tabella 2 - Organico per funzione e categoria professionale

FUNZIONI	DIR	CTA	di cui QD	EAV	di cui QD	MET	di cui QD	ORM	di cui QD	TEC	di cui QD	INF	di cui QD	AMM	di cui QD	Tot.	di cui QD
PRESIDENTE														2		2	0
INTERNAL AUDIT	1			1	1							1	1	10	5	13	7
AMMINISTRATORE DELEGATO														7	1	7	1
INTERNATIONAL STRATEGIES		5	3	2						1				6		14	3
BUSINESS DEVELOPMENT		3	1							3	1			10	4	16	6
COMMUNICATION & INVESTOR RELATIONS	3													23	3	26	3
LEGAL, CORP. AFFAIRS & GOVERNANCE	1													17	4	18	4
INTEGR. COMPLIANCE & RISK MGMT	3	34	11							28	5	5	1	13	2	83	19
FINANCE & PROCUREMENT	5									5	3	1	1	95	21	106	25
HR & CORPORATE SERVICES	6									15	1	27	4	148	23	196	28
OPERATIONS	16	1855	181	430	6	32	3	33	11	58	4	19		157	4	2.600	209
TECHNOLOGY	7	1	1	3	1			1	1	139	32	48	6	37	6	236	47
TOTALE	42	1.898	197	436	8	32	3	34	12	249	46	101	13	525	73	3.317	352

Legenda:

QD-Quadri

CTA - Controllore del traffico aereo

EAV - Esperto di assistenza al volo

MET - Meteorologo

ORM - Operatore radiomisure

TEC - Tecnico

INF - Informatico

AMM - Amministrativo

1.2.2. Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2019, come si evince dalla tabella che segue, è pari a 430,74 milioni, con un incremento di 9,56 milioni (+2,27 per cento) rispetto al 2018 consuntivato a 421,17 milioni.

Tabella 3 - Costo del personale

	2018	2019	Var. %
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI	257.180.989	264.229.785	2,7%
<i>Stipendi ed altri assegni fissi</i>	242.542.367	241.438.196	-0,5%
<i>Indennità accessorie</i>	14.638.622	22.791.589	55,7%
INDENNITA' VARIABILI	26.575.123	31.005.892	16,7%
<i>Lavoro straordinario</i>	607.599	519.876	-14,4%
<i>Disponibilità</i>	308.426	299.925	-2,8%
<i>Indennità per trasferimenti</i>	244.249	812.168	232,5%
<i>Indennità per trasferimenti temporanei</i>	314.383	388.300	23,5%
<i>Indennità di distacco</i>	223.053	222.756	-0,1%
<i>Permessi e RFS</i>	72.055	115.078	59,7%
<i>Maggiorazioni per lavoro in turno</i>	7.997.963	7.965.484	-0,4%
<i>Lavoro festivo</i>	6.338.820	6.291.635	-0,7%
<i>Festività coincidenti</i>	1.004.420	1.895.842	88,7%
<i>Altre indennità</i>	7.820	7.486	-4,3%
<i>Straordinario operativo</i>	7.829.759	10.757.699	37,4%
<i>Reperibilità</i>	1.626.576	1.729.644	6,3%
PREMIO DI RISULTATO	10.573.112	8.687.279	-17,8%
<i>Premio di risultato dirigente</i>	1.526.719	1.390.808	-8,9%
<i>Accantonamento Piani di Lungo Termine</i>	546.393	696.471	27,5%
<i>Premio di risultato non dirigente</i>	8.500.000	6.600.000	-22,4%
INDENNITA' PER MISSIONI	1.546.442	1.271.311	-17,8%
<i>Missioni nazionali</i>	590.423	671.114	13,7%
<i>Missioni estere</i>	285.720	215.954	-24,4%
<i>Missioni addestrative</i>	670.299	384.243	-42,7%
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE	596.107	2.244.953	276,6%
<i>Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute</i>	537.351	1.733.753	222,6%
<i>Accantonamento RFS/ferie maturate e non godute_dirigenti</i>	-46.214	32.650	-170,6%
<i>Contributi su RFS e ferie maturate e non godute</i>	112.725	469.898	316,9%
<i>Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate e non godute</i>	-7.755	8.652	-211,6%
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI	99.675.994	101.893.335	2,2%
<i>Assicurazione del personale dipendente</i>	3.689.098	3.731.545	1,2%
<i>Assicurazione del personale dirigente</i>	174.553	166.339	-4,7%
<i>Oneri previdenziali ed assicurativi</i>	85.580.801	87.087.050	1,8%
<i>Oneri previd. INAIL</i>	2.113.796	2.610.387	23,5%
<i>Contributi al Fondo di previdenza complementare</i>	8.117.746	8.298.013	2,2%
ACCANTONAMENTO TFR	19.254.152	19.739.334	2,5%
<i>Accantonamento TFR</i>	18.622.727	19.155.790	2,9%
<i>Accantonamento dirigenti TFR</i>	631.425	583.544	-7,6%
ALTRI COSTI DEL PERSONALE	5.774.513	1.667.677	-71,1%
<i>Incentivo all'esodo</i>	5.477.937	1.454.500	-73,4%
<i>Altri costi del personale</i>	291.161	109.130	-62,5%
<i>Borse di studio e rimborsi</i>	5.415	104.046	1821,4%
TOTALE	421.176.432	430.739.567	2,3%

Le cause di tale incremento possono riassumersi come segue.

La componente *“Stipendi ed altri assegni fissi”* registra un incremento da 257,18 milioni del 2018 a 264,23 milioni nel 2019 (+ 7,05 milioni, pari al +2,74 per cento). Tale risultato è prevalentemente dovuto all'incremento delle indennità accessorie (+6,04 milioni) erogate per la gestione dell'aumento del traffico estivo (*“Summer Season 2019”*), e all'effetto degli incrementi derivanti dal rinnovo contrattuale.

Anche la componente *“Indennità Variabile”* registra un incremento da 26,57 milioni del 2018 a 31,01 milioni del 2019 (+4,43 milioni, pari al +16,7 per cento), prevalentemente riconducibile ad un maggior ricorso allo straordinario operativo (+2,93 milioni) necessario, secondo la società, per far fronte all'incremento di traffico aereo e, in misura minore, alla maggiore incidenza delle festività coincidenti (+0,89 milioni) e all'incremento delle indennità per trasferimenti (+0,57 milioni).

La componente *“Premio di risultato”* registra invece una riduzione di 1,89 milioni, in massima parte (-1,90 milioni) riconducibile al Premio di Risultato del Personale non dirigente e, in misura minore, alla riduzione del Premio di Risultato del Personale Dirigente (-0,14 milioni) mentre la voce *“Accantonamento piani di lungo termine”* registra un incremento di +0,15 milioni per l'inserimento del piano di *Performance Share* per il triennio del 2019-2021 (3° ciclo).

Un significativo incremento si evidenzia invece nella componente *“Accantonamenti per RFS e Ferie maturate e non godute”*, che registra una variazione di +1,65 milioni come conseguenza di un minor utilizzo delle ferie da parte dei dipendenti.

Da segnalare infine, per quanto riguarda la voce *“Altri Costi del Personale”*, la consistente riduzione di 4,11 milioni (-71,1 per cento) prevalentemente per un minore utilizzo della voce *“Incentivo all'Esodo”*.

1.2.3. Le relazioni industriali

Il confronto con le Parti sociali nel corso del 2019 si è sostanzialmente articolato su quattro tematiche principali quali: l'accordo c.d. *“Summer Season 2019”*; l'implementazione del Piano Industriale; la politica degli organici, il Premio di risultato 2018 (cassa 2019) e il passaggio dal contratto nazionale di lavoro del personale Techno Sky da quello Metalmeccanico a quello del Trasporto Aereo.

La sottoscrizione dell'accordo "*Summer Season 2019*", in data 29 aprile 2019, ha permesso alla Società, nel periodo giugno-settembre, la completa gestione degli incrementi di traffico aereo registratisi nello scorso periodo estivo.

Con riferimento all'interlocuzione sul Piano industriale, la società ha avviato molteplici incontri in ambito di Organismo paritetico di garanzia e sui tavoli di confronto aziendali finalizzati all'auspicata condivisione delle politiche attuative del Piano.

Sempre nel corso del 2019, alcune azioni vertenziali e richieste di incontro da parte delle OO.SS. hanno avuto per oggetto la politica degli organici del personale operativo di Enav.

Inoltre, a far data dal 1° gennaio 2019, il passaggio del personale dipendente Techno Sky dal Contratto nazionale metalmeccanico a quello Nazionale del trasporto aereo - servizi ATM, ha permesso di gestire tale personale nella specifica sezione del Contratto del trasporto aereo, definita Servizi complementari, consentendo nel corso dell'anno di ottenere, per mezzo dell'omogeneizzazione delle categorie professionali all'interno dello stesso contratto di lavoro, benefici di carattere organizzativo all'interno del Gruppo.

Nel 2020, le attività delle Relazioni industriali si sono principalmente concentrate nel fattivo confronto con le Parti sociali per mitigare le conseguenze gestionali ed operative derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19.

Nel corso del periodo di crisi, infatti, la società ha condotto ripetuti incontri, utilizzando molteplici strumenti di comunicazione, per affrontare tematiche quali, a titolo esemplificativo, il percorso per addivenire ad un piano di smaltimento ferie e permessi 2020 in ragione della diminuzione del fabbisogno lavorativo, la definizione del Premio di risultato ed anche, la creazione dell'impalcatura per l'erogazione di quello relativo all'anno in corso ed a quelli a venire nonché la fissazione di alcune regole condivise in tema di *Smart Working* per la gestione "agile" dei prossimi mesi, strumentale ad un rientro graduale del personale in azienda.

1.2.4. Il contenzioso del lavoro, la *privacy*, la trasparenza e la formazione

Il contenzioso del lavoro

Nel primo semestre del 2019 la società ha registrato un esiguo numero di controversie giudiziarie intentate contro Enav riguardanti, per lo più, il riconoscimento di differenze retributive e demansionamento. In particolare: tre controversie sono decreti ingiuntivi relativi a differenze retributive, mentre tre sono contenziosi inerenti il riconoscimento di una somma

di risarcimento del danno intentate da dipendenti che a vario titolo hanno concluso il rapporto di lavoro con Enav.

I fondi rischi e oneri, ricavabili dallo stato patrimoniale, ammontano complessivamente a 1,7 milioni (2,4 milioni nel 2018). Al 31 dicembre 2019 il fondo rischi relativo al contenzioso con il personale, che accoglie le passività che potrebbero emergere in esito a contenziosi di lavoro promossi a vario titolo, si sostanzia in 768.400 euro rispetto ai 920.000 circa del 2018.

La Privacy

Anche nel corso del 2019 è proseguita l'attività del Gruppo Enav volta ad assicurare il continuo adeguamento al Regolamento europeo 2016/679 relativo alle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali (*General Data Protection Regulation* – GDPR)³.

In tale ambito ha continuato a lavorare la struttura organizzativa *Group Privacy* le cui attività sono finalizzate alla gestione della *privacy* e alla relativa *compliance* normativa.

Si è proceduto all'aggiornamento continuo del registro dei trattamenti definendo un documento di valutazione dei rischi per ciascun trattamento a firma del referente interno.

Sono state svolte le DPIA (*Data Protection Impact Assessment*) la cui finalità è "Monitoraggio e gestione eventi di sicurezza delle informazioni e gestione sistemistica infrastrutture I-SOC, quella sul trattamento SOC-PA la cui finalità è la "Gestione dati controllo accessi fisici nonché videosorveglianza", e quella riferibile alla struttura IT&DT relativa al "Monitoraggio ed assistenza degli utenti di telefonia mobile di gruppo".

Inoltre, è in corso di definizione della DPIA sul prototipo delle Torri Remote.

Sono state avviate le attività di integrazione della compliance al GDPR di IDS AirNav per rendere le medesime omogenee ai processi del Gruppo Enav.

È proseguita l'attività sullo stato generale della compliance al GDPR di D-Flight.

È stata avviata una procedura di gara per l'acquisto di una strumentazione utile alla gestione degli adempimenti richiesti dalla normativa *privacy* (in particolare registro dei trattamenti e nomine interne ed esterne).

È stata infine definita la prima versione del Manuale di *Compliance privacy* del Gruppo Enav che sarà pubblicata nel 2020.

³ In materia nel 2018 è stato emanato il decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101 "Disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati).

La trasparenza

Enav ha sulla *homepage* del proprio sito istituzionale un'apposita sezione denominata "Trasparenza". Anche nel corso del 2019, la sezione "Trasparenza", del sito istituzionale Enav.it è stata aggiornata ed implementata secondo le disposizioni della normativa in materia, in quanto applicabili. In particolare, la società ha pubblicato le relazioni della Corte dei conti a far data dal referto dell'esercizio 2016.

La formazione e il centro di formazione di Forlì

Enav è l'unica società in Italia autorizzata a selezionare, formare e aggiornare i diversi profili professionali inerenti ai servizi per il Controllo del traffico aereo civile, ovvero Controllori del traffico aereo, Esperti di assistenza al volo, Meteorologi e Piloti di radiomisure. A tale scopo Enav dispone del centro di formazione denominato *Training Center* (questa la denominazione che, nella nuova Organizzazione, è stata assegnata alla struttura precedentemente chiamata Academy) e sito a Forlì.

Le ore di formazione erogate dal Centro di formazione nel corso del 2019 sono state complessivamente 91.200 ore per 1.586 partecipanti suddivise in: 35.512 ore di formazione "ab initio" (278 partecipanti), 13.932 ore di formazione avanzata (33 partecipanti), 19.578 ore di formazione continua (939 partecipanti), 20.784 ore di formazione per clienti esterni (319 partecipanti), 1.394 ore (17 partecipanti) di formazione sulla Regolamentazione 340/215.

Le ore di attività formativa ATSEP del 2019 sono state 9.563.

La formazione manageriale e specialistica del personale tecnico-amministrativo è gestita dalla struttura *Managerial Training* che opera nell'ambito della struttura *Human Capital and Change Management* e dal 1° dicembre 2019 ha assunto la denominazione *Career, Learning and Development*.

La struttura ha realizzato nel corso del 2019 interventi formativi per un totale di 23.920 ore complessive, coinvolgendo 373 persone con le attività di formazione linguistica, manageriale e specialistica e pressoché l'intera popolazione aziendale con la formazione in modalità *e-learning*.

1.3 L'organizzazione aziendale e del Gruppo

Il Consiglio di amministrazione (*Bord of directors*) ha attribuito al Presidente i poteri di coordinamento delle attività di *internal auditing* e di cura, in raccordo con l'Amministratore

delegato, delle relazioni istituzionali nazionali ed internazionali, delle attività di comunicazione della Società ed i rapporti con i mezzi di informazione, nazionali ed esteri.

Il modello organizzativo prevede, a livello di macrostruttura e a diretto riporto del *Chief Executive Officer* (Amministratore delegato) di Enav, quattro strutture con responsabilità strategica che governano, nello specifico ambito di attribuzione, le principali attività aziendali, quali: *Finance and Procurement*; *HR and Corporate Services* (competente per l'area risorse umane); *Operations* (competente nell'erogazione dei servizi di *air traffic management-ATM-*) e *Technology* (competente nell'ingegneria e nella manutenzione delle infrastrutture, del software ATM e nella realizzazione degli investimenti).

Inoltre, quattro (nel 2018 erano 5) strutture di *staff* sovrintendono ai principali processi di supporto, quali:

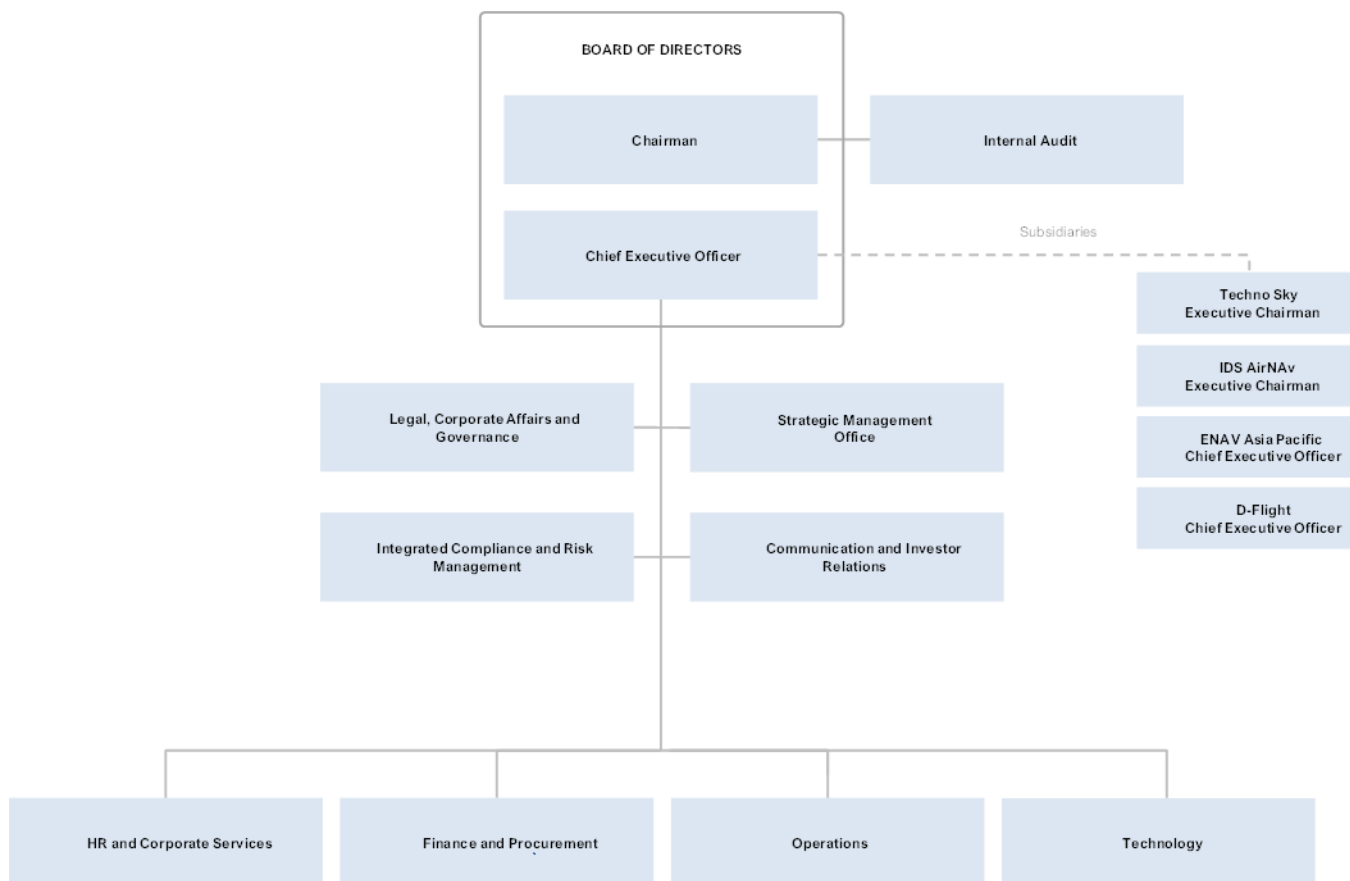
- *Integrated Compliance and Risk Management* (è stata istituita al fine di ricondurre nel perimetro di un'unica responsabilità organizzativa tutti i domini riconducibili alle tematiche della *compliance*);
- *Communications and Investor Relations*;
- *International Strategies*;
- *Legal, corporate Affairs and Governance*.

Vari interventi organizzativi operati nel 2019 dalla società, sulle strutture sopra descritte, sono stati volti a garantire il raggiungimento di una moderna e più efficiente gestione dei processi.

Nel settore operativo dei *servizi di assistenza* al volo rientra esclusivamente Enav che eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza. Nel settore operativo dei *servizi di manutenzione* rientra Techno Sky; nel settore operativo delle *Soluzioni software AIM* (*Aeronautical Information Management*) rientra IDS AirNav S.r.l., acquisita integralmente da Enav il 18 luglio 2019, che si occupa dello sviluppo di soluzioni software nei settori della gestione delle informazioni aeronautiche e gestione del traffico aereo ed erogazione dei relativi servizi commerciali.

Nel settore operativo residuale *altri settori* rientrano Enav Asia Pacific, Enav North Atlantic, D-Flight e Consorzio Sicta. Quest'ultimo partecipato al 60 per cento da Enav e al 40 per cento da Techno Sky, un tempo focalizzato sulla ricerca, è stato posto in liquidazione volontaria con delibera dell'Assemblea tenutasi il 3 marzo 2017. Al momento sono in corso le attività di liquidazione e di assunzione del personale del Consorzio Sicta in Techno Sky.

Organigramma di Enav S.p.A.



1.3.1. Techno Sky s.r.l.

Società partecipata al 100 per cento 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 ai sistemi radar, ai centri di telecomunicazione, ai sistemi meteo, ai sistemi di ausilio alla navigazione e ai sistemi *software* per il controllo del traffico aereo negli impianti gestiti da Enav.

Anche nel 2019 Techno Sky ha mantenuto un buon livello delle *performance* tecniche legate al contratto di manutenzione globale degli impianti operativi della Capogruppo.

La società ha chiuso l'esercizio 2019 con un risultato netto positivo di 13,2 ml in incremento di 2,4 ml, rispetto all'esercizio precedente.

1.3.2. IDS Air Nav Srl

IDS AirNav, si occupa dello sviluppo di soluzioni software nei settori della gestione delle informazioni aeronautiche e gestione del traffico aereo ed erogazione dei relativi servizi commerciali. Costituita il 24 maggio 2019, in data 18 luglio 2019 Enav ha acquistato il 100 per

cento del capitale sociale. Nei sei mesi di attività del 2019 la società ha generato ricavi per 12,3 ml riferiti a ricavi per vendita di licenze software, ricavi per prestazioni di servizi e per manutenzioni di licenze.

Il primo esercizio di attività chiude con un utile di 3,4 ml.

1.3.3. Enav Asia Pacific

La società di diritto malese, costituita nel 2013 con l'obiettivo di migliorare le relazioni commerciali con i clienti del sud est asiatico e partecipata al 100 per cento da Enav, opera nell'area secondo le linee strategiche definite dal proprio piano di azione per la fornitura di servizi dedicati.

In particolare, continua a operare nell'ambito del progetto "ATMOP" in corso con la Direzione dell'Aviazione Civile Malese (DCA), sia in termini di gestione dei progetti, sia in termini di attuazione. Continua inoltre ad effettuare attività di prospezione commerciale nell'area Asia Pacific, curando le relazioni con i paesi di maggiore interesse ed in particolare con la Cina.

La società ha chiuso il 2019 con un utile di 0,9 ml (1,1, ml nel 2018).

1.3.4. Enav North Atlantic

È una società, posseduta al 100 per cento da Enav, avente la forma giuridica di una *Limited Liability Company* e regolata dalle leggi dello Stato americano del Delaware; è stata costituita a gennaio 2014 per la partecipazione ad un investimento da realizzarsi mediante l'acquisizione del capitale sociale della società Aireon LLC (ad oggi ne detiene il 9,14 per cento e si attesterà all'11), l'azienda statunitense del gruppo IRIDIUM destinata a realizzare il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo. Nel mese di gennaio 2019, secondo quanto riferito da Enav, Aireon ha realizzato l'ottavo e ultimo lancio dei satelliti che vanno a comporre la costellazione Iridium Next. Tramite l'installazione di un apparato definito "payload" a bordo di ognuno dei 66 satelliti operativi (su 75 totali), essi forniranno un sistema di sorveglianza aeronautica del globo al 100 per cento, oggi pari a circa il 30 per cento della superficie terrestre.

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 chiude con un utile di 391 migliaia di euro generato principalmente dalla fiscalità anticipata iscritta sulla perdita fiscale emersa nella dichiarazione presentata nel 2019 relativamente all'esercizio 2018.

1.3.5. D-Flight

Società costituita nel mese di novembre 2018 con capitale sociale sottoscritto al 100 per cento inizialmente da Enav e diminuito ad una partecipazione del 60 per cento dopo il subentro, in data 28 febbraio 2019, della compagine industriale guidata da Leonardo S.p.A. in partnership con Teles.p.a.zio S.p.A., della società appositamente costituita denominata UTM Systems & Services S.r.l.. La società D-Flight ha per oggetto sociale lo sviluppo ed erogazione di servizi di gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria degli *unmanned aerial vehicles traffic management (UTM)* (i cd droni).

La D-Flight chiude l'esercizio 2019 con una perdita di 493 migliaia di euro.

1.4. Le certificazioni Enav

Le certificazioni rilasciate da ENAC

Nell'ambito della certificazione di Enav quale "*Air Navigation Services Provider*" (Fornitore di servizi di navigazione aerea), ENAC ha svolto 24 *audit* (21 nel 2018), sia sugli ACC e Centri Aeroportuali sia sulle strutture centrali di Enav. In tali *audit* Enav ha dimostrato il soddisfacimento dei requisiti previsti nel Regolamento (UE) n. 1035/2011 (sostituito dal 31 dicembre 2019 dal Regolamento UE n. 373/2017), sia relativamente alle condizioni generali (competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa, qualità dei servizi e requisiti in materia di comunicazione ecc), sia relativamente ai requisiti specifici dei vari servizi erogati (ATS, MET, AIS e CNS).

Nell'ambito della certificazione quale "*Training Organization*" (Organizzazione di formazione), Enav è stata oggetto di 4 *audit* (7 nel 2018) da parte di ENAC per verificare il continuo soddisfacimento dei requisiti del Regolamento (UE) N. 2015/340 (per operare come organizzazione di addestramento per i controllori del traffico aereo), del Regolamento ENAC "Licenza di operatore del Servizio Informazioni Volo (AFIS)" e del Regolamento ENAC "Requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi metereologici per la navigazione aerea".

Anche nel 2019 ENAC ha effettuato i controlli propedeutici al mantenimento per Enav della "Dichiarazione" per operazioni Part-SPO (Special Operations) a norma del Regolamento (UE) n. 965/2012 del 5 ottobre 2012 e successive modificazioni, del "Certificato di approvazione per l'impresa per la gestione della navigabilità continua" e del "Certificato di approvazione

dell'impresa di manutenzione", gli ultimi due in accordo al Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014 e successive modificazioni.

Le certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo Enav

Relativamente alle certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo Enav, nel mese di dicembre 2019 l'Organismo internazionale di certificazione DNV GL - *Business Assurance* ha concluso le attività di *audit*, determinando:

- la conferma di validità dei Certificati di conformità in accordo alla norma UNI EN ISO 9001:2015 del Gruppo Enav (Enav e Techno Sky);
- la conferma di validità del Certificato di conformità in accordo alla normativa UNI CEI ISO/IEC 27001:2014 per Enav.

Relativamente alle restanti certificazioni/attestazioni di Techno Sky si evidenzia che:

- relativamente all'accreditamento del laboratorio di Taratura di Techno Sky, nel mese di settembre 2019, l'Ente italiano di accreditamento "ACCREDIA" ha confermato il certificato di accreditamento del Centro LAT 015;
- nel mese di novembre 2019 è stata effettuata da parte dell'Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL *Business Assurance* la verifica di rinnovo della certificazione F-GAS (Certificazione degli operatori e delle imprese che effettuano installazione, manutenzione o riparazione di apparecchiature fisse di refrigerazione, condizionamento d'aria e pompe di calore contenente taluni gas fluorurati ad effetto serra) ai sensi del Regolamento (UE) n. 2067/2015.
- Relativamente alla controllata IDS AirNav, nel corso del 2019, l'Organismo internazionale di certificazione DNV GL *Business Assurance* ha rilasciato le certificazioni in conformità a normative europee sul Sistema di Gestione per la Qualità; la Sicurezza delle Informazioni; la Sicurezza e Salute sul Lavoro; Ambiente.

IDS AirNAV mantiene inoltre in corso di validità la certificazione quale organizzazione di progettazione delle procedure strumentali della Capogruppo in Italia e negli Emirati Arabi Uniti e il livello di maturità 3 relativamente all'implementazione del modello *Capability Maturity Model for Development* (CMMI - DEV) per le attività di sviluppo *software*.

1.5. Il rapporto Stato - Enav

1.5.1. Il contratto di programma

Come già evidenziato nelle precedenti relazioni, la legge del 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016) ha introdotto una serie di modificazioni alla legge 21 dicembre 1996, n. 665 (legge che regola il contratto di programma ed il contratto di servizio) al fine di assicurare maggiore certezza e stabilità nei rapporti giuridici tra Enav e lo Stato.

In particolare, il contratto di programma, tradizionalmente di durata triennale, è stato ampliato a cinque anni, anche con riguardo al periodo di riferimento comunitario (2015-2019). Inoltre, sempre la legge di stabilità ha individuato nel contratto di programma lo strumento esclusivo disciplinante i rapporti tra Stato ed Enav, facendo confluire nel suddetto contratto le disposizioni previste nel contratto di servizio

In sede di prima applicazione, il contratto è stato previsto di durata quadriennale, ossia per il periodo che inizia il 1° gennaio 2016 e termina il 31 dicembre 2019.

Per quanto riguarda il nuovo periodo regolatorio, nel corso del 2019 è stata redatta la prima bozza del Contratto di Programma per il periodo 2020-2024, la quale è stata inoltrata agli organismi nazionali di riferimento della Società per un primo riscontro. La società, nel corso del 2020, ha partecipato a tavoli di lavoro, aventi la finalità di pervenire ad un testo condiviso del contratto, e quindi pervenire alla sua sottoscrizione da parte dei soggetti nazionali firmatari. Allo stato attuale non si hanno notizie in merito.

1.6. Il piano industriale 2018-2022

Il Piano industriale 2018 - 2022, approvato dal Consiglio di amministrazione il 12 marzo 2018, è declinato su tre linee principali:

- un nuovo modello operativo che prevede il consolidamento a regime dei 4 centri di controllo sulle due sedi di Roma e Milano. Entro il 2022, i centri di controllo di Roma e Milano, che già gestiscono l'avvicinamento sui maggiori aeroporti nazionali, assorbiranno le attività dei centri di avvicinamento dislocati sulle torri di controllo. Il Piano prevede anche la graduale trasformazione in due aeroporti di transito di Brindisi e di Padova, dai quali progressivamente verranno gestite da remoto le torri di controllo e le attività principali di altri aeroporti, oltre allo sviluppo delle tecnologie ad essi pertinenti.

- Lo sviluppo di future piattaforme tecnologiche e sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo, in linea con i requisiti del *Single european Sky*, diretti a garantire elevate *performance* mantenendo massimi livelli di sicurezza.

- L'espansione nel mercato non regolato sia in Italia che all'estero.

La Società punta ad espandere le proprie attività nel mercato non regolato ed, inoltre, si propone come operatore di riferimento per lo sviluppo del mercato dei velivoli a pilotaggio remoto (droni), che rappresentano per Enav un nuovo *business*. A questo proposito, la Società ha portato a compimento un processo di selezione di un partner industriale per la creazione di una *NewCo* (la società D-Flight s.p.a) per lo sviluppo di uno specifico modello di gestione del traffico aereo per gli *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV).

In data 28 febbraio 2019 è stato sottoscritto l'aumento di capitale della D-Flight, per un importo pari a 6,6 ml. In seguito a tale aumento, il capitale sarà detenuto per il 60 per cento dalla Capogruppo e per il 40 per cento da Leonardo, Telespazio e IDS-Ingegneria dei Sistemi.

A seguito, tuttavia, degli effetti correlati al contagio del Covid-19, e della conseguente istituzione del periodo di *lock-down* già dai primi mesi del 2020, si è assistito dai primi giorni di marzo 2020 ad un sostanziale e repentino calo del traffico aereo, con conseguente effetto sui ricavi da tariffa di Enav. A luglio 2020 la Commissione europea, con l'intento di individuare dei meccanismi di supporto per il settore, ha quindi proposto una modifica del testo del Regolamento comunitario in tema tariffe e *performance* (317/2019), prevedendo, tra l'altro, una nuova tempistica per la definizione per il periodo regolatorio 2020-2024, nuovi target di cost efficiency, oltre ad un diverso meccanismo di valorizzazione dei ricavi da balance per il biennio 2020-2021 per i fornitori dei servizi della navigazione aerea europei.

A seguito di tale situazione, la società ha avviato un processo di aggiornamento del Piano industriale per il periodo 2021-2024, al fine di poter adeguare le linee guida e gli obiettivi del Gruppo, e pervenire ad azioni specifiche indirizzate a mitigare gli effetti dell'attuale situazione di contrazione dei ricavi da *core business*. Con tale finalità, il nuovo Piano industriale, per effetto delle attività svolte dalle Società del Gruppo IDS AirNav, Techno Sky, e -Flight, sarà orientato allo sviluppo delle attività e all'incremento dei proventi del mercato terzo. Non meno importante, nel nuovo Piano industriale saranno individuate le azioni di efficientamento e di produttività, ai fini della predisposizione della pianificazione economica dei prossimi anni, la quale sarà parte del nuovo Piano delle *performance* per il terzo *reference period*.

1.7. L'immagine societaria ed il titolo Enav

1.7.1. Sviluppo e promozione dell'immagine aziendale

Nel 2019 e in parte del 2020 la società ha curato lo sviluppo e promozione dell'immagine aziendale con attività mirate volte a consolidare e rafforzare la riconoscibilità del Gruppo, sia a livello nazionale che internazionale.

Nell'anno in esame ha proseguito dunque a sviluppare strategie e attività volte a valorizzare al meglio l'offerta commerciale, anche nell'ottica della piena operatività delle società Techno Sky, IDS AirNav e D-flight, verso la potenziale clientela. In particolare, ha proceduto a un completo rinnovamento di tutto il materiale, attraverso una completa razionalizzazione e riorganizzazione dei prodotti, digitali e cartacei, atti a presentare i servizi e le soluzioni offerti in ambito internazionale, nonché rafforzare e ampliare la presenza del Gruppo nelle aree geografiche di interesse strategico. Fra le principali attività di comunicazione e promozione digitale si citano il lancio del nuovo sito D-flight e gestione del sito IDS AirNav. Il lancio del canale social *LinkedIn*, con relativa campagna di promozione dei servizi, dedicato ad IDS AirNav e realizzazione della nuova *showroom* commerciale di Gruppo in modalità virtuale.

Per quanto concerne la realizzazione di prodotti volti alle attività di *marketing* la società ha realizzato delle nuove *brochure* istituzionali e video di IDS AirNav e D-flight dedicati alla presentazione dei servizi commerciali di Gruppo.

Relativamente agli eventi del Gruppo societario, nel corso del 2019 e nel primo semestre 2020, ne sono stati organizzati complessivamente 42 (nazionali ed internazionali), sia di carattere istituzionale che commerciale. In particolare, si ricorda la partecipazione al "World ATM Congress 2019" di Madrid (12-14 marzo) la più rilevante manifestazione internazionale relativa ai servizi e alle industrie operanti nel settore dell'"Air Traffic Management", al "Langkawi International Maritime & Aerospace Exhibition", il più importante evento di settore del sud-est asiatico, svoltosi in Malesia dal 26 al 30 marzo 2019, l'"ATC Forum/Airport Show" di Dubai (29 aprile - 1 maggio 2019) e il "Meteorological World Expo" di Ginevra (5-7 giugno 2019), la più importante manifestazione nel settore della meteorologia e dei cambiamenti climatici. Di particolare rilevanza l'organizzazione del secondo "Sustainability Day" aziendale il 26 novembre 2019 presso il Centro congressi Enav di Roma, Ciampino. L'immagine societaria è stata inoltre rafforzata, nel periodo settembre - dicembre 2019, attraverso la realizzazione e installazione di tre maxi-pannelli sulla Torre di controllo dell'Aeroporto di Roma Fiumicino con grafiche promozionali dedicate al 75° anniversario della costituzione di ICAO, in seguito

sostituite da gennaio 2020 con delle nuove affissioni volte a promuovere l'impegno del Gruppo Enav nel campo della sostenibilità ambientale.

Si menziona, infine, l'organizzazione della "Prima conferenza nazionale sul trasporto aereo", in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, svoltasi a Roma, il 20 e il 21 marzo 2019, con la partecipazione del Ministro dei trasporti e di alte cariche istituzionali e delle industrie e organizzazioni legate al settore del trasporto aereo nazionale.

Nel corso dell'anno 2020, la società, a seguito dell'emergenza Covid-19, ha implementato strategie e attività in grado di garantire e rafforzare la continuità delle azioni legate alla promozione dell'immagine istituzionale e commerciale del Gruppo. Nella considerazione, in questo periodo di riferimento, della forte crescita a livello globale dell'utilizzo di *internet* e della modalità di *smart-working* sono stati messi a punto una serie di prodotti che hanno consentito di divulgare, verso i *target* di riferimento, filmati e applicazioni multimediali. Enav ha proceduto inoltre alla realizzazione di piattaforme digitali atte a svolgere eventi e iniziative a distanza.

1.7.2. Il titolo Enav

Enav, quotata sul Mercato Telematico Azionario (MTA) gestito da Borsa Italiana S.p.A. dal 26 luglio del 2016 è attualmente l'unico *Air National Service Provider* (ANSP) a essere quotato sul mercato dei capitali.

Nel 2019 il titolo Enav ha garantito una *performance* positiva del 32,1 per cento, sostanzialmente in linea con il rendimento del 33,7 per cento dell'indice FTSE MIB, il listino dei maggiori 40 titoli italiani, e superiore al rendimento del 20,9 per cento registrato dall'indice FTSE Mid Cap, di cui Enav fa parte.

Nel periodo 1° gennaio 2020 - 10 settembre 2020, il titolo Enav è stato caratterizzato da un andamento fortemente altalenante, registrando un rendimento negativo del 30,6 per cento, rispetto a un rendimento negativo del 15,2 per cento dell'indice FTSE MIB e a un rendimento negativo del 13,3 per cento registrato dall'indice FTSE Mid Cap.

La prima parte dell'anno 2020 è stata caratterizzata dal raggiungimento del valore massimo del titolo (dalla data di quotazione) a 6,145 euro per azione registrato il 19 febbraio per via delle ottime *performance* di crescita del traffico aereo nei mesi fino a febbraio e per l'attesa di una evoluzione positiva del quadro regolatorio con l'avvio del *Reference Period 3* per il periodo 2020-2024.

Tale fase di crescita è stata bruscamente interrotta a fine febbraio 2020 per via della diffusione del virus Covid-19 che ha portato nel giro di due settimane alla quasi totale sospensione del traffico aereo nel nostro paese per via delle chiusure delle frontiere e del *lock-down* nazionale. La portata enorme degli effetti della pandemia sul trasporto aereo in generale, ed europeo in particolare, hanno indotto la Commissione Europea a non procedere con l'approvazione dei Piani di *performance* dei singoli stati per il RP3, approvazione inizialmente prevista per il mese di marzo.

La combinazione della brusca riduzione del traffico aereo e la mancata approvazione del ciclo regolatorio quinquennale hanno portato ad una massiccia vendita del titolo Enav con una contrazione del prezzo del titolo dal 19 febbraio 2020 al 23 marzo 2020 del 44,5 per cento. Tale contesto negativo, che continua a caratterizzare il periodo attuale, è stato ulteriormente impattato dalla pubblicazione, lo scorso 13 luglio, di una proposta della Commissione Europea di deroga temporanea alla *Performance Scheme Regulation* per il 2020 e 2021 al fine di sostenere la ripresa del settore del traffico aereo, fortemente colpito dalla pandemia⁴. Al fine di poter fornire al mercato una stima attendibile dell'impatto di questa proposta di deroga temporanea sui conti dell'azienda, la Società ha scelto di posticipare la pubblicazione della relazione semestrale 2020 al 29 settembre, avvalendosi del tempo massimo concesso dalla normativa applicabile. Tale proposta, intaccando la "certezza regolatoria" caratteristica del settore degli ANSP, è stata accolta in maniera negativa dai mercati finanziari ulteriormente aumentando la pressione sul titolo Enav, portando il valore del titolo nel periodo 13 luglio 2020 – 10 settembre 2020 stabilmente nella forchetta 3,50 – 3,65 euro per azione con una capitalizzazione di Borsa tra 1,9 e 2 miliardi di euro.

Ad oggi, sulla base delle risultanze del libro soci di Enav e tenuto conto delle comunicazioni ricevute dalla società ai sensi dell'art. 120 del TUF e delle altre informazioni pervenute, nessun soggetto – ad eccezione del MEF - risulta possedere, direttamente o indirettamente, azioni Enav in misura superiore al 3 per cento del capitale sociale.

Si riporta nella tabella che segue la ripartizione dell'azionariato di Enav per area geografica, sulla base dell'ultima identificazione degli azionisti condotta dalla società Georgeson ad aprile 2020:

⁴ ENAV in data 4 novembre 2020 comunica che è stata approvata la proposta di deroga, pubblicata a luglio scorso, che prevede l'introduzione di norme speciali per la definizione dei *target* di *performance* a livello europeo per il *Reference Period 3* (RP3) relativo al quinquennio 2020-2024, per gli anni 2020 e 2021 ed il ritorno alla regolamentazione "standard" a partire dal 2022.

Area/Regione	Incidenza sul capitale sociale (per cento)
Italia (Mef)	53
Italia	13
Stati Uniti + Canada	9
Australia	2
Regno Unito + Irlanda	6
Resto Europa + Svizzera	9
Resto del Mondo o non identificato	8

2. L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

2.1. La sicurezza: l'attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea.

2.1.1. La sicurezza operativa (*safety*)

Con la Decisione di esecuzione della Commissione europea n. 132 del 2014, sono stati identificati a livello europeo - e quindi per ogni *Functional Airspace Block* (FAB) - specifici obiettivi di *Safety*. Il contributo al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza definiti dall'Italia e dal FAB sono stati ritenuti dalla Commissione Europea, con la Decisione n. 347 del 2015, coerenti con gli obiettivi previsti nell'area di prestazione della *Safety*.

La *safety*, intesa come insieme di attività effettuate per sviluppare la sicurezza del volo e ridurre i rischi, è il principio guida dell'operato di Enav. Tale assunzione è ribadita nello statuto della Società e nella *safety Policy* societaria, documenti nei quali Enav garantisce l'impegno ad individuare, valutare e limitare tutti i rischi inerenti alla sicurezza delle operazioni di controllo e gestione del traffico aereo e del complessivo *network* ATS/CNS⁵.

Una tutela, quella della sicurezza delle operazioni di volo e della garanzia dell'incolumità delle persone e dei beni, che Enav declina attraverso la conformità ai regolamenti internazionali e nazionali, applicando la normativa tecnica di settore e dotandosi di uno specifico sistema di gestione, il *safety Management System* - SMS.

Per quanto riguarda il miglioramento continuo della *safety* (la cd *safety improvement*) nel marzo 2018 è stato approvato il *safety Plan* 2018-2022. Tale documento si pone l'obiettivo di supportare la capacità di Enav di assicurare servizi ad alto livello prestazionale ed il raggiungimento dei nuovi obiettivi vincolanti fissati dall'Unione europea.

Nell'ambito della *safety* reattiva (la cd *safety assurance*) la gestione delle segnalazioni (analisi degli inconvenienti, classificazione della severità, definizione di proposte di mitigazione del rischio e *feed back* ai reporter) si conferma un'attività essenziale. Nel 2019 si registra la sostanziale stabilità dei volumi di *occurrence* (*near miss*) totali segnalate e delle *occurrence* connesse all'erogazione dei Servizi del Traffico Aereo, a conferma di una cultura di *reporting* in ambito *safety* ormai consolidata.

⁵ Servizi del Traffico Aereo (ATS) e servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS).

Il 2019 ha inoltre confermato il *trend*, registrato nell'esercizio precedente, di incremento delle attività di valutazione e gestione del rischio (*safety assessment e risk mitigation*) connesse alla gestione dei cambiamenti del sistema ATM e delle relative attività di monitoraggio e controllo. Dal punto di vista organizzativo, nel corso del 2019 la struttura *Safety* della società è stata integralmente riorganizzata con il duplice obiettivo di aumentare il livello di indipendenza dalle *Operations* del personale adibito alle mansioni di investigazione e di aumentare il presidio sui processi di valutazione e gestione del rischio. Tale riorganizzazione, che ha permesso di centrare i *target* previsti per il *Reference Period 2 (RP2)*, ha comportato anche un aggiornamento delle relative procedure del *Safety Management System* societario.

Sempre dal punto di vista organizzativo nel corso del 2019 sono state finalizzate le attività propedeutiche per la certificazione di Enav come fornitore dei servizi ATS ai sensi del Reg. EU 273/2017, certificazione effettivamente rilasciata da ENAC il 2 gennaio 2020.

Parallelamente, anche nel 2019 si è confermata l'attività di scambio di informazioni "*safety related*", sia con gli *airspace users* (43 Compagnie di Navigazione Aerea in continuo contatto), sia con gli altri *Air Navigation Service Provider*, sia con le Società di gestione aeroportuale.

Queste attività ordinarie, a cui si sommano le partecipazioni ai consessi internazionali (CANSO, EUROCONTROL ed EASA) e ai progetti di ricerca e sviluppo (sia in ambito SESAR202, che in ambito INEA o Horizon 2020), hanno aumentato la capacità di promozione della *safety culture*, la conoscenza del *safety Management System* e le opportunità rispetto agli insegnamenti appresi e di *lesson dissemination*, all'interno (ad esempio ampliando la platea degli incontri formativi/informativi sulla *safety* a tutto il *management* e all'esterno del Gruppo collaborando alle iniziative internazionali e nazionali).

2.1.2. La qualità dei servizi di navigazione aerea (*Capacity*)

La società considera la qualità del servizio erogato un obiettivo primario, conseguito anche attraverso il livello di puntualità garantito ai voli delle Compagnie aeree. Di seguito vengono riportati i dati relativi agli indicatori di qualità.

- *Capacità ATC (Controllo Traffico Aereo)*

Nel 2019 i voli IFR/GAT assistiti da Enav attraverso i suoi quattro Centri di Controllo Regionali⁶ sono stati 1.833.337⁷ facendo registrare un aumento (+4,5 per cento) rispetto al dato del 2018 (1.755.012 voli).

L'incremento di traffico aereo registrato ha comportato la necessità di intervenire in merito alla capacità di offerta, all'impiego dei *team* operativi e alla flessibilità adottata nelle configurazioni necessarie sia nei centri di controllo che nelle torri di controllo, mantenendo sicurezza e puntualità nella gestione dei picchi giornalieri.

- *Puntualità dei voli e continuità dei servizi*

- Capacità in rotta (valore del ritardo in volo)

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 in rotta, i dati riferiti al 2019 dalla società, confermano una buona gestione operativa che ha consentito di assegnare solamente 0,021 minuti di ritardo ATFM per volo assistito, a fronte di un obiettivo assegnato dalla Comunità europea pari a 0,11 minuti/volo. Tale dato va, peraltro, letto considerando il sopra citato aumento dei voli nel 2019.

Indicatore prestazionale	Obiettivo conseguito al 31/12/2019	obiettivo Assegnato 2019
Ritardo <i>AFTM di rotta per volo assistito</i>	0,021 minuti/volo	0.11inuti/volo

- Capacità aeroportuale (valore del ritardo negli aeroporti, in fase atterraggio e decollo)

Anche con riferimento alla *capacity* aeroportuale (che comprende i cinque aeroporti soggetti al piano di performance (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio), le prestazioni conseguite hanno evidenziato, per Enav, il rispetto dei target fissati per l'anno 2019 dal piano di *performance*.

⁶ ACC, Area Control Centers.

⁷ Fonte Eurocontrol/DNM.

Indicatore prestazionale	Obiettivo conseguito al 31/12/2019	Target Assegnato 2019
<i>Ritardo AFTM in terminale per volo assistito in arrivo</i>	0,29 minuti/volo	0,41 minuti/volo
<i>Ritardo AFTM in terminale per volo assistito in arrivo per ragioni ATM</i>	0,00 minuti/volo	0,02 minuti/volo

- *L'efficienza dei voli*

Enav, anche nel 2019 ha posto in essere una serie di implementazioni operative mirate a garantire ed incrementare una gestione del traffico aereo fluida ed allo stesso tempo ecosostenibile nello spazio aereo nazionale italiano, in linea con le deliberazioni della 39° Conferenza dell'ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile), dell'ATM *Master Plan Europeo*, del "*Pilot Common Project*" (Reg. UE n.716/14), confermando il contributo agli obiettivi di tutela ambientale definiti nel *Single European Sky II* e c nel *Performance Scheme* (Reg. UE n. 390/13 e successive modifiche).

Nell'annuale aggiornamento del *Flight Efficiency Plan* (FEP) di Enav (documento di pianificazione e rendicontazione) sono riportate tutte le rilevanti implementazioni, con puntuale correlazione della valutazione di *Flight Efficiency*, con esplicita quantificazione dei benefici prodotti per gli *Airspace Users* (AUs), in termini di riduzione della distanza pianificata e, quindi, del tempo di volo e con la conseguente valorizzazione della riduzione delle emissioni di CO₂ nell'atmosfera.

Rispetto agli anni precedenti, il 2019 è stato, senza dubbio, un anno molto positivo dal punto di vista dell'incremento di traffico nello spazio aereo italiano e ciò sia dal punto di vista del numero di *Flight Plans* (voli pianificati e operati), sia in termini di *Occupancy* (effettivo uso dello spazio aereo).

Analizzando più in dettaglio tale incremento, si può argomentare che una larga percentuale di tale crescita è da attribuirsi alla possibilità, offerta agli AUs, di poter pianificare il loro operativo in ambiente *Free Route*, ovvero in uno scenario che consente, fin dalla pianificazione del volo, di utilizzare una traiettoria non più vincolata al *Network* dei sistemi di navigazione al suolo, ma su una traiettorie diretta tra *Navigation Points* di ingresso e di uscita dallo spazio aereo di responsabilità degli enti ATS di Enav.

Enav è stato il primo fra i 5 maggiori *service provider* europei ad implementare il *Free Route Airspace* (FRA-IT), in coerenza con la regolamentazione del *Single european Sky* ed in anticipo

rispetto all'obbligatorietà d'implementazione, di tale nuovo concetto operativo, in tutti gli stati europei, stabilita non oltre il 1° gennaio 2022.

In particolare, a maggio 2018, dopo l'implementazione a dicembre 2016 del c.d. "Free Route" nello spazio aereo italiano al di sopra del livello di volo FL335 (circa 11000 metri) - terzo step del progetto pluriennale FRA-IT (Free Route Airspace Italy), diretto alla realizzazione di una delle sei Funzionalità di gestione del traffico aereo (AF 03 FUA Flexible Use of the Airspace) previste dal Reg. UE 716/14, è stato aumentato il volume di spazio aereo FRA, portando il livello inferiore al livello di volo FL305 (circa 9000 metri di quota) e consentendo così ad un maggior numero di voli di sfruttare rotte dirette, più efficienti e a minor impatto ambientale. Nel 2019 Enav ha calcolato che, grazie alla FRA-IT, gli AUs hanno potuto beneficiare di una riduzione della distanza pianificata pari a oltre 14 milioni di km, risparmiando circa 53 milioni di chilogrammi e contestualmente riducendo l'emissione di CO₂ nell'atmosfera per circa 166 milioni di chilogrammi.

Ma il *Free Route* non è stato il solo progetto, finalizzato ad ottimizzare la pianificazione degli AUs, che Enav ha messo in atto nel 2019; altre importanti realizzazioni, riportate anch'esse e valutate nel *FEP*, sono le Procedure *PBN* (*Performance Based Navigation*) implementate sugli aeroporti nazionali per le rotte di Terminale; il prosieguo delle fasi previste dal programma di implementazione dell'*ACDM*, per l'ottimizzazione delle procedure aeroportuali e la riduzione dei tempi di movimentazione al suolo; l'ottimizzazione del *Network* Aeroviario al di sotto del FRA-IT e della sua disponibilità alla pianificazione degli AUs.

Secondo la società, queste misure nazionali, insieme ad altre migliorie adottate a livello locale e programmate in cooperazione con i gestori aeroportuali, hanno permesso agli AUs di risparmiare oltre 1,3 milioni di chilogrammi di carburante, con una correlata riduzione di emissioni di CO₂ nell'atmosfera pari a circa 4,3 milioni di chilogrammi.

2.1.3. La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione

Sono state numerose, nel corso del periodo di riferimento, le innovazioni normative a livello internazionale, europeo e nazionale, che hanno sottolineato la rilevanza della gestione dei rischi di *security*, non solo per le specifiche attività di "fornitore" di servizi di navigazione aerea, ma anche nel quadro dell'obbligo di tutela di interessi di rilevanza pubblica, quali la salvaguardia della vita e dell'incolumità delle persone, la garanzia di efficienza e regolarità del trasporto.

La piena attuazione della Direttiva UE 2016/1148 recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione, recepita nell'Ordinamento nazionale con il d.lgs 65/2018 e altre e più stringenti misure derivanti dalla promulgazione del dl 1 settembre 2019, n. 105 convertito con modificazioni dalla l. 18 novembre 2019, n. 133, "Disposizioni urgenti in materia di perimetro di sicurezza nazionale cibernetica e di disciplina dei poteri speciali nei settori di rilevanza strategica" hanno prodotto una significativa accelerazione degli interventi tecnologici, di processo e di promozione della cultura della sicurezza, con uno sviluppo di strategie di gestione organica dei rischi ed una speciale cura verso gli obiettivi di continuità operativa e resilienza.

Nell'ambito della gestione della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, nel rispetto degli adempimenti previsti in materia la società effettua la valutazione di tutti i rischi delle sedi del Gruppo, compreso il rischio legato alle attività di lavoro all'estero, redigendo e mantenendo aggiornati per ciascuna sede il Documento di valutazione dei rischi (DVR). Inoltre, tale valutazione viene integrata dalle indagini ambientali periodiche riferite al microclima, illuminamento, rumore, qualità dell'aria *indoor*, campi elettromagnetici e sorgenti naturali ed artificiali di radiazioni ionizzanti garantendo il monitoraggio per il raggiungimento e il mantenimento di livelli elevati di salubrità e di sicurezza dei luoghi di lavoro.

Per ciascuna sede del Gruppo è stato inoltre redatto un Piano di emergenza ed evacuazione e sono state effettuate le previste prove d'esodo coerentemente con le previsioni normative in materia.

Relativamente alla sorveglianza sanitaria, sono stati effettuati gli accertamenti e le visite mediche dei lavoratori sottoposti a sorveglianza secondo i protocolli sanitari approvati ed è stata erogata la formazione obbligatoria in materia di salute e sicurezza sul lavoro dei lavoratori. Sono state altresì effettuate le riunioni periodiche ex art.35 del dlgs 81/08.

Nel corso del 2019 sono state svolte a campione le verifiche ispettive interne sui luoghi di lavoro al fine del rispetto della conformità legislativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro e dell'applicazione dell'apparato procedurale.

Le certificazioni per i sistemi di gestione della sicurezza sul lavoro di Enav, Techno Sky e IDS AirNav, sono state oggetto di verifica periodica di mantenimento da parte dell'Organismo internazionale di certificazione DNV-GL, così come la certificazione di Techno Sky come impresa che svolge attività su apparecchiature fisse di refrigerazione, condizionamento d'aria, pompe di calore fisse contenenti gas fluorurati a effetto serra, ai sensi del Regolamento (UE) 2015/2067.

In materia di tutela ambientale, il Gruppo ha definito la propria politica ambientale contenente l'impegno e gli obiettivi della società in materia di tutela ambientale, nel rispetto della legislazione internazionale, comunitaria e nazionale. È proseguita inoltre l'attività di definizione e standardizzazione dei processi aziendali, in conformità al d.lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 e altra normativa vigente in materia con particolare riguardo alla gestione dei rifiuti speciali pericolosi, alla gestione degli scarichi e delle vasche di accumulo di acque reflue ed al controllo delle emissioni di gas fluorurati a effetto serra in esito alle intercorse variazioni normative (d.p.r. 16 novembre 2018, n. 146).

È stata, infine, avviata la gestione informatizzata delle registrazioni inerenti alla tracciabilità del ciclo dei rifiuti speciali e della relativa reportistica, a supporto di un più efficiente ed efficace processo di attuazione dei relativi adempimenti normativi.

2.2. Le tariffe

2.2.1. Tariffe di rotta e di terminale

Le tariffe di Rotta e Terminale per la fascia 1 (aeroporto di Roma Fiumicino) e fascia 2 (aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio) sono state definite in linea con i principi contabili ed i regolamenti europei, nonché nel rispetto dei livelli di costo e di traffico definiti nel Piano di *performance*. Per quanto riguarda la terza fascia tariffaria (tutti gli altri aeroporti), la tariffa è stata definita in linea con quanto previsto dalla normativa nazionale.

Per quanto riguarda *la tariffa di rotta*, la tariffa applicata nel 2019 è stata pari a 77,96 euro, in calo del -2,5 per cento rispetto a quella applicata nel 2018 (79,98).

Per quanto riguarda il *terminale*, per l'anno 2019 le tariffe per le fasce tariffarie sono state le seguenti:

- la fascia tariffaria 1 (IT01), che comprende l'aeroporto di Roma Fiumicino, con un numero di movimenti IFR medio per anno negli ultimi tre anni superiore ai 225 mila, cui si è applicata una tariffa pari a 190,69 euro (187,30 nel 2018);
- la fascia tariffaria 2 (IT02), che comprende gli aeroporti al di sopra dei 70 mila movimenti IFR, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, con una tariffa pari a 197,56 (203,06 euro nel 2018);
- la fascia tariffaria 3 (IT03), che include tutti i rimanenti 43 aeroporti, con una tariffa pari a 318,98 (320,18 euro nel 2018).

2.3. La normativa comunitaria e il piano di *performance*

2.3.1. Il piano di *performance* nazionale e gli obiettivi

Il piano di *performance* nazionale è previsto dalla normativa sul Cielo Unico europeo (*Single European Sky*), di cui al Regolamento comunitario n. 317 del 2019 (che ha sostituito i Regolamenti n.390 e n. 391 del 2013), che regola il sistema tariffario e disciplina il sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea.

Dopo l'approvazione da parte della Commissione europea, assume valore cogente e guida, per tutti i soggetti coinvolti, la definizione delle tariffe nazionali per l'intero periodo di riferimento. La Società ha predisposto il piano di *performance* per il secondo periodo di riferimento (2015-2019), dopo una opportuna condivisione con le Istituzioni nazionali di riferimento, Enac e Commissione europea ed ha ottenuto l'approvazione della Commissione europea (Decisione n. 599 del 15 aprile 2016).

Con l'anno 2019 quindi si esaurisce il secondo periodo regolatorio 2015-2019 in materia di *performance* e di tariffazione ("*Reference Period 2*" o "RP2"), e si prepara l'avvio del terzo *reference period*, riferibile agli anni 2020-2024 ("*Reference Period 3*" o RP3").

Nel corso del 2019 si è svolta un'intensa attività su due filoni: a livello europeo per la definizione dei target europei e a livello nazionale per la preparazione dei piani nazionali di *performance*. Tali attività hanno visto un costante coordinamento con il regolatore nazionale ENAC, con la Commissione europea e l'associazione degli ANSP - CANSO - nonché con le compagnie aeree.

In termini complessivi, la struttura regolatoria adottata dalla Commissione per il nuovo periodo di riferimento conferma il dispositivo di rischio/opportunità per i fornitori dei servizi della navigazione aerea, già posto alla base della disciplina del secondo periodo di riferimento 2015-2019, introducendo poi talune novità.

Il piano di *performance* dell'Italia, al pari di quelli degli altri paesi europei, è stato oggetto del previsto iter di valutazione da parte della Commissione europea in vista dell'adozione finale prevista per l'inizio del 2020. Tale iter è stato interrotto a causa dell'eccezionale impatto della pandemia da COVID-19 sul traffico aereo e sull'intero comparto e sono state intraprese nuove iniziative per la revisione del Regolamento europeo così da aggiornarlo alla luce del mutato contesto. L'iter normativo è allo stato ancora in corso, una volta ridefinito il *framework*, è previsto si concluda nel 2020, a questo seguirà nuovamente l'attività per la definizione dei

target europei e la preparazione dei piani di performance a livello nazionale. Al momento si stima che la presentazione di tali piani avvenga per l'autunno 2021.

2.3.2. Gli effetti della *performance* economica sul risultato della gestione

Il traffico di rotta in Italia ha evidenziato nel 2019 un incremento delle unità di servizio,⁸ comunicate da Eurocontrol (organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea) pari a +6,5 per cento (pari valore anche con la categoria residuale Esente non comunicato ad Eurocontrol) e del numero dei voli gestiti del +4,2 per cento.

L'andamento del traffico aereo, a livello di unità di servizio, è stato caratterizzato da una espansione dei volumi omogenea lungo tutto il 2019 con incrementi superiore al 7 per cento nei primi tre trimestri dell'anno.

Tra i fattori che hanno contribuito a tale incremento, la società segnala l'implementazione del progetto *Free Route* (innovazione che permette a tutti i velivoli in sorvolo ad una quota superiore agli 11.000 metri, e da fine maggio 2018 ai 9.000 metri, indipendentemente se atterrano o decollano negli aeroporti italiani, di attraversare lo spazio aereo nazionale con un percorso diretto, che consente alle compagnie aeree in transito sui cieli nazionali di pianificare, senza vincoli, le traiettorie più brevi risparmiando carburante e costi di gestione, nel pieno rispetto dei massimi livelli di sicurezza), , già descritto in precedenza e di cui ha beneficiato principalmente il traffico di sorvolo.

In linea con quanto già attuato nei precedenti anni del 2° *reference period*, ed in coerenza con il *target* del Piano di *performance* e gli obiettivi del Piano industriale, le Società del Gruppo si sono adoperate nel corso dell'anno nella messa in opera di una serie di azioni strategiche aventi l'obiettivo di contenere i costi, in piena adesione alla centralità istituzionale di Enav, che è quella di garantire la movimentazione in sicurezza degli aeromobili in rotta ed in aeroporto. In particolare, con riferimento ai costi esterni, questi evidenziano a fine 2019 un decremento di 7,9 milioni di euro rispetto al precedente anno (pari ad una riduzione del 5,6 per cento). Per quanto concerne i costi del personale, questi invece hanno visto un incremento nell'anno (+3,3 per cento vs il 2018; +1,4 per cento vs il Budget) per effetto delle dinamiche contrattuali e degli accordi sulla produttività, finalizzati essenzialmente alla massimizzazione della operatività sugli impianti nei mesi a maggior traffico. Si evidenzia come, pur a fronte della sostanziale

⁸ 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.

crescita dei volumi di traffico, le azioni orientate all'aumento della produttività abbiano consentito di raggiungere per il 2019 il *target* di puntualità del servizio, previsto nel *Performance plan*. A seguito di tale *performance*, è stato possibile pervenire nell'anno 2019 al c.d. bonus sulla capacità, sia per la rotta che per il terminale, in linea con quanto previsto dalla regolamentazione comunitaria di settore.

2.4. Le attività internazionali

Enav opera nel settore del trasporto aereo, caratterizzato da una necessaria armonizzazione normativa e tecnico-operativa e da una molteplicità di attività e attori cooperanti a livello regionale e globale, sulla base di norme e di decisioni che influenzano il modo di operare, pianificare e investire stabilite sempre più a livello internazionale.

In Europa partecipa attivamente ad accordi di cooperazione, *partnership* e programmi multilaterali; è parte integrante di iniziative promosse dalla Commissione europea, EASA ed Eurocontrol. Anche a livello internazionale, è stata impegnata, nel 2019, in una serie di *partnership* industriali e ha svolto un ruolo fondamentale in seno all'ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) e alla CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*).

Nel 2019 si è tenuta la 40° Assemblea Generale di ICAO, massimo organo decisionale dell'organizzazione che si riunisce ogni 3 anni. Nel corso di tale evento, oltre all'approvazione del nuovo *Global Air Navigation Plan* ed il *Global Safety Plan* è stato rinnovato il Consiglio di ICAO, alla cui presidenza è stato chiamato un rappresentante italiano.

Considerati gli obiettivi fissati dalla Commissione europea con la creazione del *Single european Sky*, e la conseguente necessità di assumere una visione comune alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo, Enav ha assunto un ruolo strategico in qualità di *Full Member* della SESAR joint Undertaking e SESAR Deployment Alliance.

Inoltre, Enav ricopre un ruolo di primaria importanza all'interno dell'Alleanza A6, la *partnership* strategica che riunisce i principali *service provider*, prendendo parte allo sviluppo di programmi bilaterali (ad esempio con DSN, Enav svilupperà il *Flight Data Processing System* di nuova generazione e la più ampia collaborazione 4-FLIGHT).

È *partner* del primo sistema satellitare globale per la gestione del traffico aereo con un investimento su AIREON, l'azienda statunitense che - come sopra citato - realizzerà il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo.

Coordina infine il progetto FAB BLUE MED, volto alla creazione di un 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.

2.4.1. Il quadro di riferimento del Single european Sky.

In ambito europeo, l'adozione del quadro normativo delineato dalla regolamentazione del Cielo Unico europeo - *Single european Sky (SES)*⁹ e *Single european Sky II (SES II)* - 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. La Commissione europea inoltre aveva avviato nel 2013 un'ulteriore iniziativa volta al potenziamento di tale quadro normativo, per raggiungere gli obiettivi chiave del *Single european Sky*, attraverso il cosiddetto *Single european Sky II plus*, con il potenziamento di alcuni elementi che rappresentano i punti di forza dei due pacchetti legislativi precedenti. Per un riavvio delle attività mirate alla modernizzazione del quadro regolatorio, sono state condotte nel 2019 alcune attività da parte della Commissione e del Parlamento: si segnala in particolare il progetto pilota di iniziativa parlamentare *Single European Sky Airspace Architecture* che ha visto commissionare alla SESAR JU uno studio volto ad identificare i fattori che potranno consentire la deframmentazione dello spazio aereo europeo, consentendo al sistema ATM di soddisfare crescenti volumi di domanda del traffico aereo. A seguito di tale attività è stata pubblicata una proposta per una futura architettura dello spazio aereo europeo (AAS) nel medio-lungo termine (2025-2035) ed i passi pratici necessari per l'attuazione.

La Commissione ha inoltre istituito il *Wise Persons Group (WPG)*, gruppo di alto livello a cui hanno partecipato i principali attori del settore (i vertici di EASA, Eurocontrol, SJU, SDM, Parlamento europeo, Commissione Europea, Autorità nazionali, ANSP, compagnie aeree, personale operativo e PRB) con l'obiettivo di elaborare delle proposte concrete per affrontare e risolvere le sfide del settore, in particolare quelle legate ai ritardi (principale problema del network europeo negli ultimi anni). Il *Report* del WPG è stato presentato nel mese di aprile 2019 e contiene 10 raccomandazioni.

⁹ Un'iniziativa della Commissione europea per cui la progettazione, gestione e regolazione dello spazio aereo sono armonizzate in tutta l'Unione europea con l'obiettivo di rafforzare la sicurezza e l'efficienza del traffico aereo in Europa, di ridurre i ritardi e di ottimizzare la capacità degli spazi aerei (Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 "che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo").

Enav nel corso del 2018-2019 è stata coinvolta in tali attività e, in particolare, in rappresentanza dell'Alleanza A6 (di cui l'Amministratore Delegato di Enav ha detenuto la presidenza per gli anni 2018 e 2019), ha partecipato all'attività di stesura della cosiddetta *Stakeholder Declaration*. Questa dichiarazione è stata firmata da tutte le organizzazioni e associazioni del settore nel corso di un evento organizzato per studiare sul futuro del *Single European Sky*, che si è tenuto a Bruxelles l'11 settembre 2019.

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

2.4.2. Il Fab Blue Med

La normativa del Cielo Unico europeo richiede l'istituzione di "Blocchi Funzionali di spazio aereo" (FABs)¹⁰ da parte degli Stati membri dell'Unione europea. Il FAB (*Functional Airspace Block*), istituito nel quadro della normativa del Cielo unico europeo, è una porzione regionale di spazio aereo (che coinvolge più Stati Membri dell'Unione europea), all'interno della quale le responsabilità operative vengono mantenute in linea con i trattati ICAO, con traffico aereo gestito in maniera armonizzata da parte degli enti ATS coinvolti.

Anche per il 2019, in ottemperanza alla legislazione del Cielo Unico europeo, è proseguito il Programma di implementazione BLUE MED, che è il documento sulla base del quale la Commissione europea esercita le proprie attività di monitoraggio sul FAB, il quale prevede sette aree di sviluppo comprendenti le tematiche di interesse, di carattere operativo, tecnico e di *performance*, nonché quelle di cooperazione civile-militare e di collaborazione fra le Autorità nazionali di vigilanza dell'area.

Il Programma stesso è allineato alle attività riconducibili all'implementazione dei Progetti di SESAR, coordinate dal *Deployment Manager*, al fine di garantire la completa attuazione del regolamento EU 716/2014.

2.4.3. Il Programma SESAR

Il Programma SESAR (*Single european Sky -ATM Research*) ha lo scopo di dotare l'Unione europea di un'infrastruttura di controllo del traffico aereo efficiente e capace di garantire lo

¹⁰ I «blocchi funzionali di spazio aereo» sono intesi a porre rimedio alla frammentazione dello spazio aereo europeo ristrutturandolo in base ai flussi di traffico anziché ai confini nazionali.

sviluppo del trasporto aereo su basi sicure, nel rispetto dell'ambiente e con caratteristiche di interoperabilità tra tutti gli attori del trasporto aereo europeo.

Il Programma è co-finanziato dalla Commissione europea ed include sia attività di ricerca e sviluppo (R&D), coordinate dalla *SESAR Joint Undertaking* e volte alla definizione e validazione di nuovi concetti operativi, di tecnologie abilitanti, e di implementazione (*Deployment*) gestite sotto l'egida del *SESAR Deployment Manager (SDM)*.

- L'attività di ricerca e sviluppo coordinata in europa: *SESAR Joint Undertaking (SJU)*

La SJU è il partenariato pubblico-privato istituito nel 2008 per la conduzione della fase R&I di SESAR con un orizzonte temporale di attività fino al 2024.

Il Programma R&I SESAR si compone di due fasi, la prima (SESAR 1) è iniziata nel 2009 e terminata a dicembre 2016, la Fase 2 (SESAR 2020) è attualmente in esecuzione con orizzonte temporale 2016-2022.

- SESAR 2020

Il programma SESAR 2020 si articola in due periodi di attività: Wave 1, per i primi tre anni di Programma (2016-2019), e Wave 2 per gli anni a seguire fino al 2022.

- La *Wave 1*, avviata a ottobre 2016, è prossima al completamento e ha visto Enav partecipare in 16 Progetti sui 24 aggiudicati (12 IR, 3 *Transversal* e 1 VLD), di cui 2 con il ruolo di Coordinatore. 14 progetti sono stati conclusi con successo e i rimanenti 2 termineranno entro dicembre 2020. I concetti operativi affrontati riguardano tematiche aeroportuali, di rotta e di avvicinamento, e comprendono anche aspetti di pianificazione, gestione delle informazioni e interoperabilità (IOP). Enav ha condotto con successo più di 25 validazioni operative nel corso della Wave 1. Inoltre, la Società ha coordinato lo sviluppo di una piattaforma integrata e collaborativa, denominata *System Engineering Data Management Framework (SE-DMF)*, volta a supportare trasversalmente la corretta gestione dei requisiti di Programma e dei processi di ingegneria.
- La *Wave 2* (2019-2022), attualmente in esecuzione, vede la partecipazione di Enav in 12 progetti (9 IR, 2 *Transversal* e 1 VLD), con un contributo in 12 soluzioni tecnico-operative, di cui 5 coordinate dalla stessa Società. In linea con le strategie aziendali, l'obiettivo, è quello di approfondire i temi di più alto interesse aziendale, introdurre ulteriori elementi di innovazione e accrescerne la maturità fino ad un livello pre-industriale.

Si evidenzia che è in fase di definizione una nuova tranches di Programma, denominata SESAR 3, con avvio delle attività previsto a partire dal 2022, che sarà gestita con i nuovi fondi europei Horizon Europe nell'ambito di una nuova PPP da avviare nel corso del 2021.

La *Wave 3* (2020-2022) è in fase di aggiudicazione, la Call for Tender si è chiusa a giugno 2020 e ha visto Enav presentare 4 proposte di progetto (3 IR e 1 VLD) su tematiche inerenti al Virtual Centre, 4D Trajectory, U-Space e training dei controllori. L'avvio dei progetti è previsto presumibilmente verso la fine del 2020.

Oltre ai progetti contenuti nella Wave 1, 2 e 3, la SJU prevede, nell'arco del suo mandato, la possibilità di ulteriori *call* mirate su specifici temi di interesse europeo, nell'ambito dei progetti di *Exploratory Research* (ER) e *Very Large Demonstration - Open* (VLD-Open). Enav ha applicato per una proposta di progetto VLD-Open su applicazioni U-Space in ambito *Urban Air Mobility* e sta partecipando ad una ER sulla gestione delle operazioni a quote molto elevate (*Higher Airspace Operations*).

Nella partecipazione in SESAR 2020, Enav ha previsto di avvalersi del contributo di un gruppo di *partner* nazionali ed internazionali, i *Linked Third Parties* (LTP), opportunamente selezionati in base ad accordi tecnico-operativi, con l'obiettivo di garantire un portafoglio di professionalità esaustivo e differenziato: Techno Sky, IDS AirNav, D-Flight - Società del Gruppo Enav - Nav Canada, BULATSA, NAIS, Deep Blue, IBM, MATS, IDS, CIRA, VMware, Università Tor Vergata Roma, Università di Bologna, United Systems e BIP.

- Le attività di implementazione coordinata in Europa: SESAR Deployment Manager

Il SESAR Deployment Manager (SDM) è l'organo incaricato dalla Commissione europea del coordinamento e sincronizzazione del *Deployment Programme* (DP), il programma di implementazione volto alla realizzazione degli obiettivi SESAR.

Enav nel 2014 aveva promosso la costituzione di un consorzio industriale "*SESAR Deployment Alliance* (SDA)", composto da, oltre Enav, 10 fornitori dei servizi di navigazione aerea, (A6 Alliance) 4 gruppi di compagnie aeree (A4) e 25 operatori aeroportuali (*SESAR-related Deployment Airport Operators Group* - SDAG), per coordinare, sincronizzare e monitorare la modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo in Europa sotto la supervisione della Commissione europea.

Tale consorzio ha, dal primo gennaio 2018, modificato la propria personalità giuridica in associazione *no profit* di diritto belga Sesar Deployment Alliance AISBL (SDA AISBL), nello specifico Association International Sans But Lucratif.

Enav aderisce al *Sesar Deployment Manager* in una duplice veste:

- come membro della SDA AISBL, Enav partecipa agli organi direttivi dell'organizzazione e svolge un ruolo importante a livello manageriale.
- in qualità di *Implementing partner*, Enav ha partecipato con successo - nell'ambito del programma di finanziamento europeo - *Connecting europe Facilities* - alle *Call for Proposals*, 2014, 2015, 2016 e 2017. La Commissione europea lancerà entro il 2020 una nuova *Call for Proposal* per la selezione del futuro *SESAR Deployment Manager*.

2.4.4. Il Gruppo A6

Il gruppo A6 è un'alleanza dei principali *Air Navigation Service Provider* (ANSP) europei che si è costituita per indirizzare il processo di modernizzazione del *network* ATM europeo in linea con gli obiettivi di SESAR e a beneficio degli utenti dello spazio aereo.: Aena (Spagna), DFS (Germania), DSNB (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'A6 Alliance partecipa con i propri membri alla *SESAR Deployment Alliance*, (SDA AISBL), l'entità legale di diritto belga per la gestione delle attività del *Deployment Manager* costituitasi il primo gennaio 2018, in sostituzione del Consorzio. Gli A6 sono ora impegnati in attività negoziali per la costituzione di una *partnership* ancora più ampia per partecipare alla *Call for Proposal* per la selezione del futuro *Deployment Manager*, la cui operatività è attesa a partire dal 2021.

2.4.5. Coflight

In linea con SESAR, il Sistema FDP (*Flight Data processing*) di nuova generazione realizzato in collaborazione tra Enav, DSNB e *skyguide* e sviluppato dal Consorzio Industriale "Thales - Leonardo" è oggi considerato dalla comunità europea ATC come il primo esempio concreto in direzione del concetto di Cielo unico europeo.

Lo sviluppo del Programma prevede la messa in operazioni di un nuovo FDP in grado di supportare le operazioni di controllo del traffico aereo per i prossimi 20 anni; *Coflight* sarà implementato all'interno di 4-Flight, il sistema ATM di rotta di Enav che entrerà in esercizio a partire dal 2021.

Basato sulle specifiche dell'eFDP di Eurocontrol, *Coflight* rappresenta un'evoluzione importante sia a livello operativo che tecnologico, garantendo la corretta trattazione e gestione

di piani di volo civili e militari, fornendo funzioni 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*), l'utilizzo in tempo reale di dati relativi ad eventuali restrizioni dei flussi di traffico e di dati metereologici sia a terra che in volo e l'integrazione con i servizi *Data-Link*. Nel corso del 2019 sono continuate le attività interne ed in *partnership* con DSNA ed il consorzio industriale per lo sviluppo dei sistemi.

2.4.6. 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 (direzione dei servizi di navigazione francese) scopo di sviluppare la nuova piattaforma tecnologica di automazione degli *Area Control Center* italiani in sostituzione di quella attualmente operativa.

Il Programma, attivo dal 2017, è articolato in due fasi, prevede dapprima lo sviluppo e la fornitura di un nuovo sistema dei servizi ATM compatibile con la gestione avanzata del sistema FDP introdotto da Coflight e, successivamente, il raggiungimento del completo allineamento ai Requisiti operativi introdotti dal Programma SESAR per il 2021.

2.4.7. Aireon

Dal 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 per cento di Aireon (la percentuale si è successivamente ridotta all'11% per consentire l'ingresso nel capitale di Aireon dell'ANSP inglese NATS che detiene anch'esso una quota dall'11%).

Enav è entrata nel capitale di Aireon in *partnership* con il *service provider* canadese NAV CANADA, che detiene il 51 per cento delle quote, e con i *service provider* irlandese IAA e danese NAVIAIR con il 6 per cento ciascuno mentre il restante 24,5 per cento delle quote è detenuto da *Iridium*.

La società ha realizzato il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo attraverso specifico *payload* a bordo di ciascun satellite dei 75 satelliti (66 operativi e 9 di riserva) della costellazione *Iridium Next*.

Aireon assicura così il servizio di sorveglianza aeronautica al 100 per cento del globo (rispetto ad un 30 per cento consentito dalle tecnologie precedenti) rilevando e distribuendo il dato di sorveglianza ADS-B trasmesso automaticamente dagli aerei e contenente identità e posizione

del velivolo, ovunque nel mondo, incluse aree oceaniche, desertiche e polari, attualmente prive di sorveglianza e quindi di controllo attivo dei voli. Nel mese di aprile 2019 i *service provider* inglese (NATS) e canadese (Nav Canada) hanno intrapreso in via sperimentale le operazioni nell'area del nord Atlantico e nel mese di giugno Aireon ha ricevuto la certificazione europea di EASA (European Union Aviation Safety Agency) per erogare i servizi di sorveglianza in Europa.

2.5. Gli investimenti

2.5.1. Il Piano degli investimenti 2018-2020

Il piano degli interventi per il 2019 è stato quello previsto dal piano investimenti del 2018-2020, approvato dalla società a marzo 2018 per un totale di oltre 370 milioni di euro nel triennio.

Con tale piano Enav ha proseguito nell'intento di disporre di un sistema tecnologico all'avanguardia, in linea con i concetti del nuovo *network* ATM (rete di gestione del traffico aereo) che sta caratterizzando il quadro di riferimento internazionale, con la aggiunta di una serie di sfide importanti contenute all'interno del piano industriale varato contestualmente nel marzo 2018.

La Commissione europea, infatti, sta promuovendo una importante evoluzione tecnologica del *network* ATM europeo, sincronizzata fra tutti gli *stakeholder* del trasporto aereo, in primis i *provider* dei servizi di assistenza al volo, che rappresenta uno dei pilastri del *Single European Sky* (SES). L'impegno economico previsto nel Piano degli investimenti è, secondo la società, in linea con la naturale evoluzione tecnologica dei cicli di investimento, con l'andamento finanziario di Enav e con gli andamenti del traffico previsti.

In sede di stesura del budget 2019, a fine 2018, si determinavano interventi per un importo di spesa CAPEX¹¹ stimato in 120,3 milioni.

- **I principali interventi previsti nel piano nel 2019**
- prosecuzione del programma di sviluppo della nuova piattaforma nazionale "4 Flight";
- evoluzione del prodotto *Coflight* assieme all'ANSP Francese;
- nuovo sistema di automazione per gli aeroporti di Malpensa e Linate;
- consolidamento degli avvicinamenti radar negli ACC;

¹¹ CAPEX (*capital expenditure*, cioè spese in conto capitale).

- estensione vita operativa del SATCAS, con gli strumenti di *medium term conflict detection e arrival management*;
- acquisizione di apparati e realizzazione del centro di monitoraggio della nuova rete E-Net;
- sostituzione dei VCS (Voice Control Switch) di aeroporto e dell'ACC Roma con nuovi a standard VoIP;
- aggiornamento dei sistemi *Data Link* al nuovo standard "multi-frequenza" ed estensione al traffico a terra;
- la realizzazione della rete fonia/dati operativa ENET;
- prosecuzione del dispiegamento dei sistemi di osservazione meteorologica negli aeroporti;
- sperimentazione della tecnologia Remote TWR presso l'aeroporto di Brindisi;
- installazione del sistema di sorveglianza di terra di Torino, su tecnologia di Multilaterazione;
- sostituzione di radioassistenze di rotta e di aeroporto;
- sviluppo del nuovo modello manutentivo con i sistemi TOC ed HAL;
- il consolidamento della server farm SIO su nuovi elaboratori in architettura virtualizzata;
- ammodernamento di infrastrutture e sistemi su APT militari in transito;

Nel periodo 1° gennaio - 31 dicembre 2019, relativamente agli investimenti del piano per il 2018, sono stati sottoscritti contratti afferenti progetti di investimento, da sviluppare nell'anno 2019 e seguenti, per un impegno di 104 milioni di euro circa.

- **Aspetti finanziari del piano 2019**

La sostenibilità degli impegni di spesa Enav è stata definita tenendo anche conto dell'ammontare dei contratti già sottoscritti relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani ed ancora non conclusi.

La sostenibilità sul piano finanziario dei suddetti investimenti nei singoli anni di piano è oggetto di monitoraggio, da parte della società, in relazione allo scenario macroeconomico di riferimento, nonché al rispetto dei vincoli e/o obiettivi attualmente previsti di indebitamento finanziario netto dell'Azienda.

Le ricezioni di fatture passive su contratti di investimento nel corso del 2019 si sono sostanziate in 109,7 milioni, quindi sostanzialmente in linea con il *target* di 120,3 milioni posto ad inizio anno, con una differenza in parte dovuta a dei *saving* realizzati in fase di *procurement* ed in parte a lievi slittamenti di attività a cavallo della fine dell'anno 2019, in particolare sui

programmi di più lungo obiettivo temporale e pertanto privi di effetti sulla operatività aziendale.

Gli interventi che hanno determinato i maggiori flussi di spesa nell'anno sono stati:

- il programma 4-Flight, che ha lo scopo di sviluppare la nuova piattaforma tecnologica di automazione degli Area Control Center italiani in sostituzione di quella attualmente operativa ed assumendo al suo interno il sistema Coflight come una componente di base;
- il programma di *medium term conflict detection* negli ACC, basato sul tool ERATO, sviluppato assieme al provider francese DSNA;
- il programma di transizione dalla rete di comunicazioni operative E-NET, verso la rete di nuova generazione ENET-2;
- il programma Data Link, attraverso cui si sono introdotte le comunicazioni dati CPDLC (Controller Pilot Data Link Communications) fra controllori e piloti negli ACC nazionali;
- il programma di automazione operative per le TWR, che ha visto l'avvio in esercizio del primo sistema di nuova generazione presso la TWR di Malpensa;
- il progressivo dispiegamento dei sistemi di osservazione meteorologica aeroportuale a tutti gli aeroporti nazionali.

2.6. L'attività negoziale

2.6.1. L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione

L'esercizio 2019 evidenzia un valore dei contratti stipulati pari a 506,3 milioni di euro: tale valore è determinato anche dall'affidamento alla società controllata Techno Sky del contratto quadriennale relativo alla gestione e manutenzione degli impianti e sistemi relativi ai servizi della navigazione aerea il cui importo è pari a 297,7 milioni di euro.

Al netto di tale contratto il valore degli altri è pari a 208,9 milioni di euro, con un deciso incremento rispetto ai 126,9 milioni di euro del 2018 e ai 162,1 milioni di euro del 2017; ciò in quanto nel corso del 2019 hanno trovato compimento alcune importanti procedure avviate nel corso del 2018.

Nel 2019 prosegue l'attività di *procurement* di Enav che consolida l'obiettivo di esperire procedure di gara per tutti gli ambiti tecnologici ed operativi, permettendo così anche il più ampio confronto competitivo fra operatori economici per l'acquisto di tecnologie operative.

Paradigmatico in tale contesto è l'esperimento della gara comunitaria per la stipula di un Accordo quadro per l'ammodernamento dei Sistemi radio Terra-Bordo-Terra (TBT) del gruppo Enav su tutto il territorio nazionale.

L'esito della gara, aggiudicata con un importo di 5,9 milioni di euro, è da ritenersi particolarmente soddisfacente se in quanto, a fronte di forniture, prestazioni, e servizi di elevato valore tecnologico, l'aggiudicazione vede un rilevante risparmio, pari ad oltre il 50 per cento rispetto ai precedenti prezzi di acquisto di tali apparati. Inoltre, tale gara, è stata strutturata nell'ottica di considerare l'intero ciclo di vita del prodotto, contemplando in opzione il supporto logistico per gli apparati mediante un *service* che, con un prezzo a canone, prevede durante tutta la vita utile dell'apparato la fornitura delle necessarie parti di ricambio e la loro riparazione.

Tale servizio, oltre a rendere certi e predefiniti i costi logistici, permetterà anche di superare il ricorso a singole procedure negoziate con il fornitore degli apparati per l'acquisto nel tempo delle necessarie parti di ricambio

Sempre relativamente alle tecnologie è stata emessa, con un importo 17,9 milioni di euro, la quinta Lettera d'ordine applicativa (LOA 5), nell'ambito del programma 4-Flight, importante progetto per lo sviluppo del nuovo *software* operativo di Enav. La LOA 5 permetterà il rilascio di una versione denominata "V1" del nuovo sistema 4-Flight, prossima all'utilizzo operativo e che verrà impiegata per il *training* avanzato dei controllori di volo.

Si segnala infine, che nel corso del 2019 la società ha avviato, con un importo a base d'asta di 53,5 milioni di euro, una importante gara per l'acquisizione dei Radar APP sul territorio nazionale.

Nell'ambito delle opere civili viene confermato il *trend* del massimo ampliamento sostenibile negli inviti alle gare; infatti, tramite il sistema di qualificazione di Enav, si è proseguito con 165 inviti alle società iscritte, ottenendo un ribasso medio ponderato pari a circa il 35 per cento rispetto alle basi d'asta.

Si evidenzia in particolare la gara per l'affidamento dell'Accordo quadro per l'esecuzione degli interventi di manutenzione straordinaria degli edifici e dei relativi impianti presso i siti di Enav aggiudicata con un ribasso di oltre il 30 per cento su tre lotti geografici e con un valore complessivo di 7.5 milioni di euro.

Per quanto afferisce ai servizi per l'architettura e l'ingegneria i ribassi medi ponderati sono stati pari al 39 per cento. In tale contesto si deve menzionare la gara europea a procedura aperta per l'affidamento della progettazione di un nuovo edificio destinato ad A.C.C. (Area Control

Center – centro di controllo di area) di Enav S.p.A. presso l’aeroporto di Milano Linate con un importo di aggiudicazione pari a 1,002 milioni di euro.

Per quanto riguarda gli affidamenti *in house* nel corso del 2019, come detto precedentemente, è stato stipulato il nuovo contratto con la società controllata Techno Sky relativo al servizio di gestione tecnica e manutenzione degli impianti e sistemi asserviti ai servizi della navigazione aerea nonché delle infrastrutture ed impianti non operativi e gestione del materiale di proprietà Enav. L’importo del contratto è pari a 297,748 milioni di euro per la durata di 4 anni e permetterà di usufruire della competenza e del *know how* manutentivo della controllata per i sistemi ATC.

La tabella che segue riporta i dati in percentuale relativi al complesso dell’attività negoziale e, in merito, si evidenzia come i valori relativi alle procedure di gara, siano migliorativi rispetto al 2018 rappresentando l’impegno di aprire al mercato ed alla concorrenza ogni possibile ambito di approvvigionamento.

Resta peraltro da evidenziare, anche per il 2019, come il riportato ribasso medio ponderato pari a oltre circa il 35 per cento delle basi d’asta, pur comportando un risultato apprezzabile in termini di economicità, susciti qualche perplessità in ordine agli importi posti a base delle gare effettuate ovvero alle offerte formulate dai contraenti ai fini dell’aggiudicazione.

Si segnala che, al fine di consentire la confrontabilità dei dati rispetto il precedente esercizio, nella sottostante tabella nella voce “Appalti *in house*” è stato espunto l’importo del succitato contratto relativo alla gestione e manutenzione degli impianti operativi.

Tabella 4 - Dati in percentuale relativi all’intera area negoziale

Anno 2018		Anno 2019	
TIPOLOGIA PROCEDURA	per cento sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	per cento sul complessivo
GARA - PR	43,18	GARA - PA/PR (LOA)	45,60
APPALTO IN HOUSE	9,47	APPALTO IN HOUSE	4,50
MARKET PLACE	1,00	MARKET PLACE	0,40
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	29,46	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	34,59
ATTIVAZIONE OPZIONE	5,34	ATTIVAZIONE OPZIONE	2,55
ATTO DI VARIAZIONE	10,63	ATTO DI VARIAZIONE	10,17

CONVENZIONE CONSIP	0,56	CONVENZIONE CONSIP	1,84
RATIFICA	0,36	RATIFICA	0,35
Totale complessivo	100,00	Totale complessivo	100,00

2.6.2. Le attività commerciali della società e del Gruppo

Il Gruppo, nell'anno 2019, ha conseguito ricavi derivanti da vendite di servizi al mercato terzo¹² per un totale di 19,2 milioni di euro registrando un incremento del 42 per cento (circa 13,6 milioni nel 2018), collegato principalmente all'entrata nel Gruppo Enav della società IDS AirNav a decorrere dal 18 luglio 2019, che ha portato ricavi per 10 milioni di euro. I ricavi da mercato non regolamentato per Enav invece ammontano a 5,3 milioni e registrano un decremento del 12 per cento rispetto allo scorso anno, principalmente per la conclusione di alcune attività svolte per il mercato estero.

I servizi e prodotti offerti sono stati organizzati dalla società in sei macro-aree, come negli anni precedenti:

Consulenza aeronautica e progettazione;

Consulenza direzionale;

Formazione;

Ingegneria e Servizi Tecnici;

Simulazioni, Validazioni Operative e Verifiche Tecniche;

Radiomisure.

Le attività più rilevanti svolte dal Gruppo Enav sul mercato terzo si riferiscono alla vendita e manutenzione dei sistemi *Aeronautical Information Management (AIM)* e ai servizi di consulenza aeronautica e di radiomisure.

Nel 2019, per la Capogruppo sono stati acquisiti due ordini riferiti alle attività di "*flight inspection*" da svolgere in Marocco e in Romania per complessivi 1,3 milioni. Inoltre, è stato formalizzato un contratto per la preparazione del sito *web* per EGNOS V3 (sistema di navigazione satellitare) sul sito di Catania per 0,7 milioni.

¹² Attività espletate dal Gruppo Enav, diverse dalla fornitura dei Servizi della Navigazione Aerea. Tali attività consistono in attività commerciali e non regolamentate, ovvero non soggette alle previsioni normative applicabili alle Attività Regolamentate.

IDS AirNav, a valle dell'acquisizione da parte di Enav, ha sottoscritto diversi ordini tra cui: il contratto per la fornitura del sistema *Aeronautical Message Handling System* (AHMS) e la piattaforma dinamica *Aeronautical Information Management* (AIM) per l'aeroporto di Ndola in Zambia per 1,9 milioni di dollari; la fornitura della piattaforma di gestione delle licenze e i servizi di *Integrated Cartographic Environment* (ICE) per il *service provider* del controllo del traffico aereo del Brasile CISCEA per complessivi 0,6 milioni; l'aggiudicazione della gara per la fornitura del sistema di gestione dei dati dinamici fondamentali per il controllo del traffico aereo denominato CRONOS per il *service provider* argentino (EANA) per complessivi 0,8 milioni di dollari.

Relativamente a Enav Asia Pacific, è stato firmato un ordine con il Ministero dei trasporti malese per una estensione del contratto già in corso riguardante l'aeroporto di Kuala Lumpur. Per quanto riguarda le attività sviluppate direttamente da Techno Sky sul Mercato Terzo, nel corso del 2019 sono stati stipulati ordini per circa 9 milioni. Tra i principali ordini acquisiti nel periodo di riferimento, si evidenziano i contratti con la LYCAA per l'aeroporto di Tripoli, l'installazione e regolazione di un sistema ILS/DME presso l'Aeroporto di Trapani per conto dell'Aeronautica Militare e la creazione di radar mobili per la società Leonardo S.p.A.

2.7. Il contenzioso

Il Contenzioso civile e amministrativo

Come per gli esercizi precedenti, anche nel 2019, la Società ha costituito specifici fondi per quei contenziosi il cui esito negativo viene ritenuto probabile e per il quale si possa ragionevolmente procedere alla quantificazione. Si evidenzia che i fondi rischi e oneri, ricavabili dallo stato patrimoniale, ammontano complessivamente a 1,7 milioni (2,7 milioni nel 2018).

Il contenzioso civile ed amministrativo nel 2019 è riferito, tra l'altro:

- alle azioni intraprese nei confronti di fornitori, vettori e società di gestione aeroportuale insolventi o in fallimento o in altre procedure concorsuali, verso i quali sono sorte controversie per crediti che non è stato possibile recuperare sul piano stragiudiziale;
- alle controversie riferibili alla resistenza a pretese giudiziali di fornitori o appaltatori che la Società ritiene infondate, ovvero al recupero dei maggiori costi e/o danni che la Società abbia sostenuto per inadempienze di fornitori/appaltatori;

Con riferimento alle controversie pendenti nei confronti delle società di gestione aeroportuale degli scali di Catania, Cuneo e Verona si dà evidenza dei seguenti esiti e sviluppi: nel giudizio

pendente con la società di gestione dello scalo catanese volto a conseguire il pagamento di taluni costi di Enav anticipati dal gestore, Enav ha resistito contestando le avverse pretese. In ragione del positivo esito delle interlocuzioni di bonario componimento intercorse nel corso del 2019, si è addivenuti alla definizione stragiudiziale transattiva della controversia mediante accordo con il quale, in considerazione della compensazione delle reciproche partite dare/avere richieste dalle parti in giudizio, SAC si è obbligata a corrispondere ad Enav la differenza a saldo dell'importo a quest'ultima dovuto.

Nel giudizio pendente nei confronti della società di gestione dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A., avviato su istanza di Enav per il recupero dei crediti vantati dalla Società per l'erogazione dei servizi della navigazione aerea presso il predetto scalo, per oltre 2 milioni, la Corte di cassazione ha - con pronuncia n. 14146 dell' 8 luglio 2020 - annullato il provvedimento con cui il Tribunale di Verona aveva sospeso il procedimento nelle more che si concludesse altro giudizio pendente in grado di appello tra le medesime parti per analoga fattispecie, in relazione al quale Enav, ottenuta favorevole sentenza di primo grado oltre che favorevoli ordinanze della Corte territoriale, aveva già provveduto ad introitare la massima parte del credito ivi azionato; per un importo di oltre 16 milioni .

Nel giudizio pendente nei confronti del gestore dello scalo di Cuneo instaurato da Enav per il pagamento delle somme dovute per l'erogazione dei servizi della navigazione aerea presso il predetto scalo, il Tribunale di Roma - con la sentenza n. 12839 del 24 settembre 2020- ha rigettato l'opposizione a decreto ingiuntivo promossa da GEAC, confermando il titolo che aveva riconosciuto in favore della Società un credito di oltre 1 milioni oltre interessi.

Il contenzioso civile ed amministrativo nel 2019 si è inoltre riferito:

- a giudizi relativi a richiesta danni da sinistri aeronautici, il cui rischio di soccombenza è peraltro assunto normalmente dalla compagnia assicurativa di Enav;
- a giudizi relativi all'impugnativa di provvedimenti inerenti alla celebrazione di procedure di evidenza pubblica e l'aggiudicazione di gare;
- ad una controversia avente ad oggetto la richiesta di danni per mancato acquisto di ramo di azienda di società terza che nel corso del 2020 ha visto concludersi in senso favorevole per la Società il gravame incardinato dalla controparte in grado di appello in senso conforme a quanto già deciso dal Tribunale;

- a controversie aventi ad oggetto la rivendica dei beni di proprietà di Enav, la richiesta di danni per mancato godimento dei beni trasferiti nel patrimonio della Società, ovvero la richiesta di pagamento di migliorie apportate sui beni. In merito la società precisa essere intervenuta nell'aprile del 2019, transazione dei giudizi pendenti con il gestore milanese SEA, ENAC, i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, delle finanze e della difesa ed infine con il Comune di Milano relativa ai giudizi instaurati nei confronti della Società. In particolare, con il già menzionato accordo transattivo sono stati disciplinati gli assetti proprietari dei beni oggetto di domanda giudiziale senza alcun documento economico e patrimoniale per Enav.

I Procedimenti penali

Viene dato, di seguito, un aggiornamento dei procedimenti penali.

Nell'ambito delle vicende giudiziarie avviate negli anni 2010-2011, che hanno coinvolto anche ex organi di vertice e dirigenti di Enav oltre alla Selex Sistemi Integrati (già Selex ES, poi Finmeccanica, oggi Leonardo) e terzi, si è concluso, con sentenza n. 15508 del 22 dicembre 2017 di non doversi procedere per intervenuta prescrizione del reato, il procedimento penale nei confronti di un ex Amministratore delegato, e di un ex dirigente della Società imputati di corruzione ed altro. Avverso la predetta sentenza è stato interposto gravame da parte degli imputati e si è ancora in attesa della fissazione dell'udienza.

Non sono pervenuti aggiornamenti in merito al procedimento penale pendente nei confronti, tra gli altri, dei vertici di ex società di progettazione edilizia, ex amministratore delegato ed ex consigliere d'amministrazione di Enav nonché vertice di società subappaltatrice di fornitore di Enav con riferimento a subappalti inerenti il contratto per l'ammodernamento dell'Aeroporto di Palermo.

Risulta pendente in grado di appello, per impugnazione dell'imputato, il procedimento nel quale è stata pronunciata la sentenza di condanna nei confronti di consigliere di un'ex Ministro dell'Economia per i reati di cui agli artt. 110, 319 e 321 del codice penale nel cui giudizio Enav si è costituita parte civile.

In relazione alla illecita sottrazione di beni e materiali di Enav in deposito presso magazzino di terzi, il procedimento in cui Enav si è costituita parte civile risulta definito in grado di appello con sentenza, passata in giudicato nel 2018, di condanna dell'imputato e conferma delle statuizioni di primo grado delle parti civili. In relazione alla medesima vicenda è stato avviato un ulteriore procedimento penale per reati, tra gli altri, di associazione per delinquere

in cui, in data 15 gennaio 2017, la Società si è costituita parte civile All'esito è stato disposto il rinvio a giudizio degli imputati, in atto pendente.

Risulta definito con sentenza del Giudice per l'udienza preliminare di Sassari del 3 ottobre 2019 il procedimento avviato nel 2016 nei confronti, tra gli altri, dell'ex Direttore generale di Enav per un incidente verificatosi nel corso di un intervento di manutenzione straordinaria che aveva causato la morte dell'amministratore della società appaltatrice delle opere. Il Giudice ha dichiarato di non doversi procedere perché il fatto non costituisce reato. La posizione dell'ex Amministratore delegato era già stata archiviata con provvedimento del Giudice per le Indagini Preliminari.

Il procedimento avviato nel 2017 su denuncia dell'Enav per i reati di accesso abusivo ai servizi informatici, ove la Società si è costituita parte civile-, si è concluso con sentenza di condanna del 17 luglio 2018 del Tribunale con riconoscimento di una provvisoria in favore di Enav. Avverso la già menzionata sentenza è stato successivamente interposto appello da parte degli imputati.

2.8. Il sistema dei controlli

2.8.1. I controlli ex d.lgs. n. 231/2001

L'Organismo di vigilanza (OdV) è stato nominato in data 27 maggio 2019 per il triennio 2019-2021 allo scadere del mandato dell'OdV nominato dalla precedente consiliatura con delibera del 19 maggio 2016. E' costituito da due membri esterni, di cui uno con funzioni di Presidente, e dal Responsabile di *Internal audit* in qualità di membro interno. Ai componenti esterni dell'Organismo di vigilanza è riconosciuto un compenso 25.000 euro annui lordi per il Presidente e di 20.000 euro annui lordi per l'altro componente 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.

Il 26 febbraio 2019 il Consiglio di Amministrazione ha approvato un aggiornamento del Codice etico di Gruppo e del Modello organizzativo di gestione e controllo ex d.lgs. 231/01 ("MOG" o "Modello") di Enav per introdurre, rispettivamente: nel primo, ulteriori principi di comportamento nonché il richiamo al recente Codice di comportamento per il contrasto alla corruzione; nel secondo, per integrare le misure di prevenzione adottate dalla Società in tema di sicurezza sul lavoro, in particolare con riferimento alla *compliance* allo standard OHSAS 18001:2007. Inoltre, il Modello è stato aggiornato con riferimento al regolamento europeo sulla *privacy* ("GDPR"), che estende la sua valenza ai delitti informatici ex d.lgs. n. 231 dell'8 giugno

2001 e con riferimento al rafforzamento del sistema disciplinare e alle misure di prevenzione in materia di gestione ambientale. Le Parti Speciali al MOG sono in corso di aggiornamento (afferenti alle tematiche tributarie) ed implementazione (relativamente alle tematiche di *cyber*-sicurezza).

L'Organismo di vigilanza ha altresì presentato al Consiglio di amministrazione un Piano delle attività richiedendo un *budget* per il funzionamento dell'Organismo stesso che ha rendicontato a fine esercizio, attraverso una relazione sulle attività svolte nel corso del 2019. L'OdV si è riunito periodicamente per esaminare i flussi informativi ricevuti, le segnalazioni pervenute e gli esiti delle verifiche e dei monitoraggi effettuati dalla Struttura *Internal Audit*.

Per quanto attiene la formazione, l'OdV ha svolto con il supporto dell'*Internal Audit* un'attività di formazione in aula per i Dirigenti e di informazione attraverso un corso erogato *on line* a tutta la popolazione aziendale sia in materia di d.lgs. 231/01 sia di *whistleblowing* e prevenzione della corruzione, nonché ha collaborato alla predisposizione di materiale cartaceo informativo diffuso tra il personale operativo.

Nel corso dell'esercizio 2019 e nei primi mesi dell'esercizio 2020 (sino al settembre 2020) l'Organismo di Vigilanza di Enav in sinergia con la struttura *Internal Audit*, oltre alle attività sopra specificate ne ha svolto altre, di cui se ne sintetizzano le principali:

- revisione della procedura sui flussi informativi verso l'Organismo di vigilanza;
- esame delle segnalazioni pervenute all'Organismo di vigilanza e verifiche su quelle attinenti alle tematiche di cui al d.lgs. 231/01;
- coordinamento delle attività di formazione in aula in materia di d.lgs. 231/01, di prevenzione della corruzione per dipendenti Enav;
- incontri con il Comitato controllo e rischi e parti correlate e con il Collegio sindacale per lo scambio informativo sul sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
- revisione del regolamento dell'Organismo di vigilanza prevedendo alcune semplificazioni procedurali e organizzative e migliorando i coordinamenti sia tra gli Organismi delle diverse Società del Gruppo sia con il Collegio sindacale.

Per quanto concerne le attività di monitoraggio sul corretto funzionamento del Modello, l'OdV ha esaminato gli esiti delle verifiche effettuate dall'*Internal Audit* nel corso del 2019.

La società riferisce che non sono state riscontrate situazioni critiche per quanto concerne il rispetto dei protocolli di controllo previsti dal Modello della Società né violazioni del Codice Etico. L'attività di monitoraggio dei processi sensibili è stata effettuata anche con l'analisi

sistematica della reportistica (flussi informativi), trasmessa all'Organismo di vigilanza dalle strutture aziendali preposte.

2.8.2. L'Internal auditing

Il Piano delle attività di *audit* per il 2019, che comprende e accoglie anche le attività di verifica sulle società controllate da Enav, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 26 febbraio 2019.

In data 16 luglio 2019 è stato presentato un aggiornamento del Piano finalizzato a recepire le nuove richieste formulate (Collegio sindacale, Organismo di vigilanza, Presidente e Amministratore delegato) nonché per adeguare gli interventi al profilo di rischio del Gruppo Enav.

In data 16 dicembre 2019 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il Piano di *audit* per il 2020 che comprende e accoglie anche le attività di verifica sulle società controllate. Il Piano evidenzia le attività della Funzione *Internal Audit* previste per il 2020, comprese le attività di presidio anticorruzione e quelle di supporto all'Organismo di Vigilanza.

In data 4 agosto 2020 è stato presentato un aggiornamento del Piano 2020 che ha recepito gli eventi endogeni ed esogeni che hanno portato alla necessità di un adeguamento e alla conseguente proposta di modifica. L'elemento che ha maggiormente influito sull'aggiornamento è stato determinato dalle conseguenze della diffusione pandemica del c.d. virus COVID-19 che ha impattato sulle modalità operative nonché evidenziato nuovi rischi contingenti rispetto al periodo.

Per la maggior parte degli interventi di *audit*, la Società evidenzia un esito complessivamente adeguato del sistema dei controlli e di gestione dei rischi.

Il sistema di prevenzione della corruzione

Il sistema di gestione per la prevenzione della corruzione in Enav, che già prevedeva un "Codice di comportamento per il contrasto alla corruzione" ed un "Regolamento *Whistleblowing*" per il Gruppo Enav, è stato arricchito nel 2019 con l'adozione del "Manuale di controllo interno per il contrasto alla corruzione" che si completa con l'identificazione dei maggiori processi a rischio, l'identificazione e valutazione dei principali rischi in relazione all'adozione dello standard ISO 37001. Il Manuale interno per il contrasto alla corruzione ed il

correlato documento di *Risk Assessment* sono stati oggetto di presentazione al Comitato Controlli rischi e parti correlate in data 25 gennaio 2019.

Alla fine del 2019 è stato redatto un documento contenente un piano di iniziative previste per il 2020 sui temi della prevenzione della corruzione. Il documento costituisce il risultato del ciclo annuale di valutazione del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione.

Sono stati effettuati inoltre specifici *audit* finalizzati all'analisi dei processi a rischio corruzione e specifiche verifiche generate da segnalazioni *Whistleblowing* pervenute nel corso del 2019. Infine, in un'ottica di *compliance* integrata i controlli anticorruzione si integrano e si completano con i controlli afferenti alla parte speciale A del MOG (Modello organizzativo di gestione e controllo ex d.lgs. 231/01).

Nel corso del 2019 sono pervenute sia tramite il sistema *Whistleblowing* che tramite segnalazioni verbali n. 14 segnalazioni tutte esaminate e dalle quali non sono emersi eventi di frode o corruzione. Connesse al sistema *whistleblowing* ed a tutto il sistema di prevenzione della corruzione sono in corso di finalizzazione le attività di predisposizione di un corso di formazione da erogare a tutto il personale aziendale.

2.8.3. Il controllo di gestione e la contabilità analitica

- Controllo di gestione

Nel corso del 2019 sono state aggiornate le procedure aziendali inerenti alla gestione del *budget* e sono stati realizzati diversi aggiornamenti dei moduli informatici di *budget e reporting* (*Hyperion Planning e Financial Management*), con riferimento sia alla gestione dei ricavi e costi di Enav S.p.A. che al consolidamento dei dati delle Società controllate (*Techno Sky, IDS Airnav, D-Flight, Enav Asia Pacific*). In particolare, tale attività ha assunto maggiore rilevanza a seguito dell'acquisizione della Società *IDS AirNav* e della sua inclusione, dal mese di luglio, nel consolidato di gruppo.

Nel mese di dicembre del 2019 la società ha concluso il processo di redazione del *budget* di gruppo per l'esercizio relativo al 2020, in coerenza con le linee d'azione del Piano industriale e con i livelli di efficientamento previsti nel Piano delle *performance*, tenuto conto dei volumi di traffico attesi per l'anno 2020. Nel corso dell'anno si è quindi provveduto a predisporre la procedura di *budget* ed i relativi sistemi per accogliere i dati economici e patrimoniali della Società *IDS Airnav*.

In occasione delle chiusure periodiche trimestrali, la società ha proceduto al consolidamento ed omogeneizzazione delle informazioni economiche delle singole società del gruppo

mediante l'ausilio dei preposti sistemi informativi gestionali. Per quanto concerne il controllo di gestione, nel corso dell'anno, nell'ambito delle linee di indirizzo contenute nel Piano industriale di Gruppo, si è proceduto mediante monitoraggio ed analisi dei costi esterni, con la duplice finalità di evidenziare possibili aree di efficientamento dei costi e di monitorare l'andamento degli stessi rispetto agli obiettivi definiti nel *budget*.

- *La contabilità analitica*

Per effetto della legge n. 248 del 2 dicembre 2005 all'articolo 11 *sexties*, nonché di quanto previsto dal Contratto di Programma, la società ha avviato nel corso del 2019 tutte le attività al fine di pervenire alla certificazione dei servizi regolamentati e non regolamentati da parte della Società di revisione incaricata della separazione contabile.

Il processo di separazione contabile è ottenuto tramite il sistema di contabilità analitica che rileva costi e ricavi per centro di costo e per commessa per poi allocarli ai servizi erogati, siano essi quelli regolamentati, afferenti cioè all'attività istituzionale di assistenza al volo in Rotta e di Terminale, che quelli non regolamentati relativi ad attività rilevanti non riferibili a quella istituzionale

Il sistema di contabilità analitica permette di conseguire principalmente 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;

I servizi sono distinti tra attività regolamentata, ovvero costi e ricavi riconducibili al dispositivo tariffario (come regolato dalla normativa comunitaria per le Rotta e gli aeroporti di 1° e 2° zona, dalla legge nazionale per gli aeroporti della 3° zona tariffaria) e attività non regolamentata, ovvero costi e ricavi riferibili alla vendita di servizi a clienti terzi.

3. LA GESTIONE FINANZIARIA

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 è stato predisposto dalla società in conformità ai principi contabili internazionali *International Accounting Standards* (IAS) ed *International Financial Reporting Standard* (IFRS) emanati dall'*International Accounting Standard Board* (IASB) e alle relative interpretazioni (IFRIC e SIC).

Tale bilancio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella riunione del 12 marzo 2020 ed ai sensi dell'art. 2364 del codice civile, dall'Assemblea degli azionisti nella seduta del 21 maggio 2020.

Infine il bilancio di esercizio e consolidato di Enav è stato oggetto di revisione da parte di apposita società ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. n. 39 del 2010 e art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, in virtù dell'incarico di revisione per il novennio 2016-2024 conferito, come già riferito, dall'assemblea del 29 aprile 2016 ed oggetto di integrazione, come deliberato dall'assemblea del 27 aprile 2018 per il periodo 2017-2024.

Le relazioni sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 sono state validate dalla società di revisione in data 7 aprile 2020.

Le tabelle seguenti sono elaborate dalla Corte dei conti su dati della società.

3.1. Principali risultati economici, patrimoniali e finanziari di Enav

Nelle seguenti tabelle sono riportati i dati relativi alla gestione economica, patrimoniale e finanziaria di Enav nel 2019, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 5 - Conto economico

	2019	2018	Variazioni assolute
<i>RICAVI</i>			
Ricavi da attività operativa*	937.889.394	917.115.850	20.773.544
Balance**	(86.974.733)	(80.687.268)	(6.287.465)
Altri ricavi operativi***	48.861.418	56.115.904	(7.254.486)
TOTALE RICAVI	899.776.079	892.544.486	7.231.593
<i>COSTI</i>			
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(4.886.996)	(3.533.156)	(1.353.840)
Costi per servizi	(180.562.425)	(176.084.272)	(4.478.153)
Costo del personale	(430.739.566)	(421.176.433)	(9.563.133)
Costi per godimento beni di terzi	(1.077.993)	(2.122.983)	1.044.990
Altri costi operativi	(2.281.155)	(4.640.967)	2.359.812
Costi per lavori interni capitalizzati	7.782.775	7.449.090	333.685
TOTALE COSTI	(611.765.360)	(600.108.721)	(11.656.639)
			-
Ammortamenti	(139.631.846)	(140.329.447)	697.601
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	(1.602.441)	(6.591.015)	4.988.574
Svalutazioni/(Ripristini) per attività materiali e immateriali	(118.875)	(819.475)	
Accantonamenti	204.262	3.256.378	(3.052.116)
RISULTATO OPERATIVO	146.861.819	147.952.206	(1.090.387)
			-
<i>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</i>			-
Proventi finanziari	12.872.593	3.834.480	9.038.113
Oneri finanziari	(6.601.511)	(7.161.507)	559.996
Utile (perdita) su cambi	105.050	193.167	(88.117)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	6.376.132	(3.133.860)	9.509.992
			-
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	153.237.951	144.818.346	8.419.605
			-
Imposte sul reddito	(41.356.828)	(41.883.585)	526.757
			-
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	111.881.123	102.934.761	8.946.362

*Ricavi di rotta, ricavi di terminale, ricavi da mercato terzo ecc.

** Il *balance*, come esemplificazione, rappresenta l'integrazione tariffaria derivante dalla consuntivazione dei volumi di traffico e/o costi posti a confronto con i valori preventivati in sede di determinazione tariffaria nel *Performance Plan*.

*** Contributi in conto impianti (9 milioni nel 2019); contributi in conto esercizio (30,3 milioni nel 2019); finanziamenti europei ed altro.

Tabella 6 - Stato patrimoniale

<i>ATTIVITA'</i>	2019	2018	Variazioni
<i>ATTIVITA' NON CORRENTI</i>			
Attività Materiali	998.708.422	1.020.986.730	(22.278.308)
Attività Immateriali	58.736.940	55.796.859	2.940.081
Partecipazioni	188.247.822	147.121.418	41.126.404
Attività finanziarie non correnti	3.430.887	28.106.040	(24.675.153)
Attività per imposte anticipate	9.667.098	9.074.324	592.774
Crediti tributari non correnti	23.164.181	23.164.181	0
Crediti Commerciali non correnti	9.612.495	18.447.628	(8.835.133)
	16.343.893	22.109.549	(5.765.656)
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	1.307.911.738	1.324.806.729	(16.894.991)
<i>ATTIVITA' CORRENTI</i>			
Rimanenze			
Crediti commerciali correnti	60.681.150	60.983.431	(302.281)
Crediti verso imprese del Gruppo	199.675.752	264.340.989	(64.665.237)
Attività finanziarie correnti	37.451.515	22.590.529	14.860.986
Crediti Tributarî	30.019.137	9.006.701	21.012.436
Altre attività correnti	4.014.457	16.867.159	(12.852.702)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	46.199.715	60.442.488	(14.242.773)
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	429.913.955	308.205.784	121.708.171
<i>attività destinate alla dismissione</i>	807.955.681	742.437.081	65.518.600
TOTALE ATTIVITA'	704.900	704.900	0

<i>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</i>	2019	2018	Variazioni
<i>PATRIMONIO NETTO</i>			
Capitale sociale	541.744.385	541.744.385	0
Riserve	456.490.039	451.905.958	4.584.081
Utili/(perdite) portati a nuovo	33.056.816	43.312.206	(10.255.390)
Utile/(Perdita) di esercizio	111.881.123	102.934.761	8.946.362
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.143.172.363	1.139.897.310	3.275.053
<i>PASSIVITA' NON CORRENTI</i>			
Fondi rischi e oneri	991.200	1.410.000	(418.800)
TFR e altri benefici ai dipendenti	36.584.469	35.475.338	1.109.131
Passività per imposte differite	2.921.940	2.673.163	248.777
Passività finanziarie non correnti	325.541.214	337.252.863	(11.711.649)
Debiti commerciali non correnti	49.241.634	34.841.889	14.399.745
Altre passività non correnti	176.549.910	172.486.366	4.063.544
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	591.830.367	584.139.619	7.690.748
<i>PASSIVITA' CORRENTI</i>			
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	786.823	991.946	(205.123)
Debiti commerciali correnti	129.340.036	120.318.758	9.021.278
Debiti verso imprese del Gruppo	68.631.227	56.384.836	12.246.391
Debiti tributari e previdenziali	29.467.455	24.475.928	4.991.527
Passività finanziarie correnti	15.839.910	14.923.767	916.143
Altre passività correnti	137.504.138	126.816.546	10.687.592
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	381.569.589	343.911.781	37.657.808
TOTALE PASSIVITA'	973.399.956	928.051.400	45.348.556
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	2.116.572.319	2.067.948.710	48.623.609

Tabella 7 - Rendiconto finanziario
(dati in migliaia)

		2019	2018
A	DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO	308.206	257.550
	Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio		
	Risultato d'esercizio	111.881	102.935
	Ammortamenti	139.632	140.329
	Variazione netta delle passività per benefici ai dipendenti	(1.234)	(1.066)
	Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di attività materiali ed immateriali	162	1.108
	Altri proventi/oneri su flussi non monetari	0	(983)
	Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	204	(3.256)
	Accantonamento per piani di <i>stock grant</i>	1.146	762
	Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	196	7.998
-	Decremento/(Incremento) Rimanenze	681	434
	Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti e non correnti	72.751	89.929
	Decremento/(Incremento) Crediti tributari e debiti tributari e previdenziali	17.844	(8.689)
	Variazione delle Altre attività e passività correnti	21.844	(49.007)
	Variazione delle Altre attività e passività non correnti	9.831	44.122
	Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	(25.532)	(25.532)
	Variazione dei crediti e debiti verso imprese del gruppo	(2.615)	7.035
B -	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' D'ESERCIZIO	342.028	306.119
	di cui Imposte pagate	(28.701)	(40.659)
	di cui Interessi pagati	(3.611)	(3.610)
	Flusso di cassa netto generato/ (assorbito) dalle attività di investimento		
	Investimenti in attività materiali	(104.060)	(113.542)
	Investimenti in attività immateriali	(13.723)	(6.707)
	Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimento	52.937	31.897
	Dismissioni attività materiali	0	4.500
	Decrem/ (incred) crediti commerciali per investimenti	750	(3.000)
C-	Investimenti in partecipazioni	(41.126)	(50)
	Incred/decr debiti comm per investimenti in partecipazioni	3.155	0
	Investimenti in attività finanziarie	9.000	(33.893)
	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	(93.067)	(120.795)
	Flusso di cassa netto generato dalle attività di finanziamento		
	Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	0	0
-	(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	(13.417)	(28.996)
-	Variazione netta delle passività finanziarie a lungo termine	(7)	41
	Variazione netta delle passività finanziarie a breve termine	(586)	0
	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti	(5.036)	241
D-	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie non correnti	(206)	0
E -	Acquisto azioni proprie (variazione di capitale)	0	(4.973)
F -	Distribuzione di dividendi	(108.001)	(100.981)
	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO	(127.253)	(134.668)
	Flusso di cassa complessivo (B+C+D)	121.708	50.656
	DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (A+E)	429.914	308.206

Dati economici

L'esercizio 2019 di Enav chiude con un utile di 111,9 milioni, in incremento rispetto all'esercizio precedente (102,9 milioni) di 8,9 milioni. Su tale risultato positivo hanno inciso in particolare i ricavi complessivi che sono passati da 883,4 milioni a 890,7 milioni, in aumento di 7,3 milioni rispetto al 2018, principalmente per l'aumento del 2 per cento della voce ricavi operativi correlati all'aumento dei ricavi di rotta e di terminale; i costi complessivi emersi nell'esercizio registrano un incremento di 11,6 milioni, in particolare i costi per servizi che aumentano del 2,5 per cento e i costi del personale che aumentano del 2 per cento.

Tali risultati sono evidenziati nella seguente tabella e nelle analisi successive.

Tabella 8 - Conto economico riclassificato

	2019	2018	<i>(dati in migliaia)</i>	
			Variazioni	
			assolute	per cento
Ricavi da attività operativa	937.890	917.116	20.774	2
Balance	(86.975)	(80.687)	(6.288)	-8
Altri ricavi operativi [^]	39.838	47.018	(7.180)	-15
Totale ricavi	890.753	883.447	7.306	1
Costi del personale	(430.739)	(421.176)	(9.563)	-2
costi per lavori interni capitalizzati	7.783	7.449	334	4
Altri costi operativi	(188.809)	(186.382)	(2.427)	-1
Totale costi operativi	(611.765)	(600.109)	(11.656)	-2
Margine operativo lordo (EBITDA)	278.988	283.338	(4.350)	-2
Ammortamenti netto contributi su investimenti	(130.609)	(131.232)	623	0
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(1.517)	(4.154)	2.637	63
Risultato operativo (EBIT)	146.862	147.952	(1.090)	-1
Proventi (oneri) finanziari	6.376	(3.134)	9.510	303
Risultato prima delle imposte	153.238	144.818	8.420	6
Imposte sul reddito	(41.357)	(41.883)	526	1
Risultato netto di esercizio	111.881	102.935	8.946	9

[^] in questa tabella di conto economico riclassificato, nella voce sono esclusi i contributi in conto impianti per 9,1 milioni nel 2018 e 9 milioni nel 2019.

I ricavi da attività operativa, come accennato, si attestano a 937,9 milioni, registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente del 2 per cento (917 milioni nel 2018). Tale risultato è legato principalmente all'incremento dei ricavi di rotta per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio di tutte e tre le tipologie di traffico aereo (nazionale, internazionale e sorvolo), pari a 689,4 milioni (+6,6 per cento) rispetto al 2018. In incremento anche i ricavi da terminale che ammontano a 231,1 milioni (+ 3,8 per cento rispetto al 2018).

I ricavi da mercato non regolamentato si attestano a 5,3 milioni e registrano un decremento rispetto all'esercizio precedente del 12 per cento, e riguardano, principalmente il completamento di lavori di ristrutturazione dello spazio aereo negli Emirati Arabi.

Il *balance* incide negativamente sull'ammontare dei ricavi per 86,9 milioni, in misura superiore di 6,3 milioni rispetto all'esercizio precedente, a seguito di minori *balance* positivi iscritti nell'esercizio e quindi maggiore incidenza dei *balance* negativi per 3,9 milioni; maggiore imputazione in tariffa, e quindi a conto economico, dei *balance* iscritti negli esercizi precedenti per 56,9 milioni.

Gli *altri ricavi operativi* ammontano a 39,8 milioni (non comprendono nel riclassificato la quota dei contributi in conto impianti) e registrano una riduzione del 15 per cento rispetto al 2018, principalmente per i minori ricavi riferiti ai finanziamenti europei (anni 2014-15) rispetto all'esercizio precedente e per la mancanza della plusvalenza derivante dalla vendita di parte dell'immobile Academy sito in Forlì avvenuta nel 2018.

I ricavi complessivi in virtù delle voci di cui sopra registrano un aumento dell'1 per cento.

I *costi operativi* si attestano a complessivi 611,8 milioni (600,1 milioni nel 2018), e registrano un aumento del 2 per cento rispetto all'esercizio 2018. In particolare, aumentano i costi del personale (430,7 milioni, + 2 per cento rispetto al 2018), e gli altri costi operativi (188,8 milioni, + 1 per cento rispetto al 2018). In tale ultima voce rientrano, fra gli altri, i costi per servizi in particolare quelli riferiti ai costi di manutenzione (che passano da 79,5 milioni a 86,8 milioni nel 2019) connessi al nuovo contratto formalizzato con la controllata Techno sky per la gestione e manutenzione degli impianti per i servizi di navigazione aerea e per i servizi non operativi. Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'EBITDA (margine operativo lordo), generando un decremento dell'1,5 per cento rispetto al 2018, attestandosi a 278,9 milioni (283,3 milioni nel 2018). Anche l'EBIT (margine operativo netto) registra un valore pari a 146,9 milioni (147,9 nel 2018) in decremento dello 0,7 per cento rispetto all'esercizio precedente per minori ammortamenti e minori svalutazioni su crediti.

Il saldo dei *proventi ed oneri finanziari* presenta un valore positivo di 6,4 milioni, in incremento rispetto all'esercizio precedente di 9 milioni, per il dividendo deliberato nell'assemblea di approvazione del bilancio 2018 per complessivi 10,8 milioni.

Gli oneri finanziari, perlopiù legati all'indebitamento verso il sistema bancario (6,6 milioni), registrano un miglioramento rispetto al 2018 (7,2 milioni) dovuto ai minori interessi passivi maturati sui finanziamenti bancari.

Il risultato di esercizio, per effetto delle dinamiche sopra rappresentate e come già accennato, si attesta ad un valore positivo pari a 111,9 milioni, in incremento del 9 per cento rispetto al 2018.

Dati patrimoniali e finanziari

Tabella 9 - Stato patrimoniale riclassificato

(valori in migliaia)

	2019	2018	Variazioni Ass.	Variazioni percentuali
Attività materiali*	998.708	1.020.987	(22.279)	(2)
Attività immateriali	58.737	55.797	2.940	5
Partecipazioni	188.247	147.121	41.126	28
crediti commerciali e debiti commerciali non correnti	(39.630)	(16.394)	(23.236)	(142)
Altre attività e passività non correnti	(137.042)	(127.212)	(9.830)	(8)
Capitale immobilizzato netto	1.069.020	1.080.299	(11.279)	(1)
Rimanenze di magazzino	60.681	60.983	(302)	nc
Crediti commerciali correnti	199.676	264.341	(64.665)	(24)
Debiti commerciali correnti	(129.340)	(120.319)	(9.021)	(7)
Altre attività e passività correnti	(147.936)	(107.778)	(40.158)	(37)
attività destinate alla dismissione	705	705	0	nc
Capitale di esercizio netto	(16.214)	97.932	(114.146)	(117)
Capitale investito lordo	1.052.806	1.178.231	(125.425)	(11)
fondo benefici ai dipendenti	(36.584)	(35.475)	(1.109)	(3)
fondi per rischi ed oneri	(1.778)	(2.402)	624	26
Crediti/(debiti) per imp anticipate o diff.	6.745	6.401	344	5
Capitale investito netto	1.021.189	1.146.755	(125.566)	(11)
Coperture del capitale investito netto				
Patrimonio netto	1.143.172	1.139.897	3.275	0
Posizione finanziaria netta	(121.983)	6.858	(128.841)	(1.879)
Totale coperture	1.021.189	1.146.755	(125.566)	(11)

* comprende 2.458 migliaia di euro di attività *per diritti d'uso* per -applicazione del principio contabile IFRS 16- voce non presente nel 2018 e che rientra nella voce attività materiali relativa alla locazione di una sede di Enav e le auto aziendali

Il *Capitale investito netto* si attesta a 1.021,2 milioni ed è in decremento di 125,6 milioni rispetto al 31 dicembre 2018, come risultato delle variazioni avvenute nelle seguenti voci:

- Il *Capitale immobilizzato netto*, pari a 1.069 milioni si è decrementato di 11,3 milioni, rispetto il 31 dicembre 2018 per: 1) il decremento delle attività materiali per circa 22,3 milioni a seguito della rilevazione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; 2) l'iscrizione delle *attività per diritti d'uso* a seguito dell'applicazione dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio IFRS 16, che ammonta a 2,5 milioni al netto degli ammortamenti rilevati nel 2019 3) l'incremento

della voce partecipazioni per 41,1 milioni per l'acquisto della società IDS AirNav avvenuto in data 18 luglio 2019; 4) la variazione negativa dei crediti e debiti commerciali non correnti per 23,2 milioni a seguito dei minori *balance* positivi iscritti nell'esercizio; 5) l'incremento della voce relativa alle altre attività e passività non correnti per 9,8 milioni, principalmente per le maggiori passività legate alla riduzione dei crediti verso enti pubblici per contributi in conto impianti e per maggiori risconti passivi su progetti finanziati europei.

- Il *Capitale di esercizio netto* si attesta a negativi 16,2 milioni rispetto al 31 dicembre 2018 in cui presentava un saldo positivo di 97,9 milioni. Le principali variazioni hanno riguardato: 1) il decremento dei crediti commerciali per 64,7 milioni principalmente per i minori crediti per *balance* legati al rigiro a conto economico della quota di competenza del 2019 ed inserita in tariffa per lo stesso periodo; 2) l'incremento dei debiti commerciali per 9 milioni riferiti a debiti verso fornitori di beni e servizi 3) la variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto netto di maggior debito per 40,2 milioni a seguito dei minori crediti tributari per l'incasso del credito IVA chiesto a rimborso per 7 milioni, della riduzione dei crediti per progetti finanziati europei anni 2014 e 2015 per complessivi 15,5 milioni e per le maggiori passività riferite al debito verso l'Aeronautica Militare e l'ENAC .

Nella determinazione del *capitale investito netto* incidono anche: il Fondo benefici ai dipendenti per negativi 36,6 milioni, che ha registrato nell'esercizio una in incremento per la rilevazione della perdita attuariale rilevata al 31 dicembre 2019; i fondi per rischi ed oneri per 1,8 milioni, decrementati nell'esercizio per la positiva definizione di alcune controversie verso dipendenti e i crediti per imposte anticipate e debiti per imposte differite per un importo netto di positivi 6,7 milioni, in incremento del 5 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Il *patrimonio netto* si attesta a 1.143,2 milioni e registra un incremento netto di 3,2 milioni, rispetto al 31 dicembre 2018, per l'utile dell'esercizio pari a 111,9 milioni, in incremento di 8,9 milioni rispetto al 2018, per l'iscrizione della quota di competenza dei piani di incentivazione a lungo termine per 1,1 milioni, effetti ridotti dalla perdita attuariale rilevata nel 2019 che al netto dell'effetto fiscale ammonta a 1,8 milioni e dalla riduzione degli utili e perdite a nuovo utilizzate ai fini della distribuzione del dividendo.

L'*indebitamento finanziario netto* presenta un saldo di 122 milioni in miglioramento, rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2018, di 6,9 milioni, come rappresentato nella seguente tabella.

Tabella 10 - Posizione finanziaria netta

(dati in migliaia)

	2019	2018	Variazioni
disponibilità liquide	429.914	308.206	121.708
Crediti finanziari correnti	30.019	9.007	21.012
Indebitamento finanziario corrente	(15.058)	(14.924)	(134)
Indebitamento finanziario corrente per lease ex IFRS 16	(782)	0	(782)
Posizione finanziaria corrente netta	444.093	302.289	141.804
Crediti finanziari non correnti	3.431	28.106	(24.675)
Indebitamento finanziario non corrente	(323.713)	(337.253)	13.540
Indebitamento finanziario non corrente per lease ex IFRS 16	(1.828)	0	(1.828)
Indebitamento finanziario non corrente	(322.110)	(309.147)	(12.963)
Posizione finanziaria netta	121.983	(6.858)	128.841

Al 31 dicembre 2019 la variazione positiva dell'indebitamento finanziario netto per 128,8 milioni riflette, da un lato l'effetto della dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa positivo, grazie al maggior traffico aereo assistito nel corso dell'esercizio, dall'altro, è influenzato dai seguenti eventi: l'incasso dei contributi a valere sui progetti finanziati PON 2014 - 2020 e in ambito europeo per complessivi 31,3 milioni; l'incasso del credito IVA per 7 milioni.; il pagamento del dividendo per 108 milioni; il pagamento al Mef di 52 milioni quale importo netto tra il debito per gli incassi di rotta ed il credito rappresentato dai voli esenti; il pagamento all'Aeronautica Militare Italiana e all'ENAC della quota degli incassi da *core business* di loro competenza per complessivi 23,2 milioni; l'acquisto della società IDS AirNav per 37,9 milioni al 31 dicembre 2019, in conformità agli accordi tra le parti.

3.2. Il bilancio del gruppo Enav

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019, è stato redatto in conformità agli *International Financial Reporting Standard* (IFRS) emanati dall'*International Accounting Standard Board* (IASB) omologati dalla Commissione europea ed in vigore alla data di bilancio.

È stato approvato dal Consiglio di amministrazione il 12 marzo 2020.

Rispetto all'esercizio precedente l'area di consolidamento ha subito modifiche a seguito della riduzione della percentuale di possesso nella società D-Flight S.p.A. al 60 per cento a decorrere dal 28 febbraio 2019 e a seguito dell'ingresso, nell'area di consolidamento, dal 18 luglio 2019

della società IDS AirNav S.r.l. con l'acquisizione del 100 per cento delle quote di capitale sociale della stessa da parte della Capogruppo.

Nelle seguenti tabelle si riportano i dati consolidati della gestione economica, patrimoniale e finanziaria del gruppo Enav.

Tabella 11 - Conto economico consolidato

	2019	2018
<i>RICAVI</i>		
Ricavi da attività operativa	951.766.371	924.584.708
Balance	(86.974.733)	(80.687.268)
Altri ricavi operativi	47.121.792	54.939.844
TOTALE RICAVI	911.913.430	898.837.284
<i>COSTI</i>		
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(9.894.124)	(9.765.441)
Costi per servizi	(119.487.713)	(123.780.161)
Costo del personale	(497.118.377)	(480.216.063)
Costi per godimento beni di terzi	(2.299.790)	(4.868.122)
Altri costi operativi	(2.482.253)	(4.829.873)
Costi per lavori interni capitalizzati	31.262.239	31.101.091
TOTALE COSTI	(600.020.018)	(592.358.569)
Ammortamenti	(139.484.935)	(137.829.368)
Svalutazioni / (ripristini) di valore di crediti	(2.212.707)	(6.705.352)
Svalutazioni / (ripristini) per attività materiali e immateriali	(118.876)	(819.475)
Accantonamenti	509.262	3.266.378
RISULTATO OPERATIVO	170.586.156	164.390.898
<i>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</i>		
Proventi finanziari	2.146.835	3.969.783
Oneri finanziari	(6.827.037)	(7.349.877)
Utile (perdita) su cambi	62.061	187.961
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(4.618.141)	(3.192.133)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	165.968.015	161.198.765
Imposte sul reddito	(47.699.874)	(46.808.650)
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	114.390.115	114.390.115
di cui:		
Risultato Netto di pertinenza della Capogruppo	118.268.141	114.390.115
Risultato Netto di Terzi	0	0

Tabella 12 - Stato patrimoniale consolidato

ATTIVITA'	2019	2018
<i>ATTIVITA' NON CORRENTI</i>		
Attività Materiali	985.129.430	1.000.063.255
Attività Immateriali	171.567.343	122.368.136
Partecipazioni in altre imprese	63.225.238	60.306.404
Attività finanziarie non correnti	11.090.188	37.160.916
Attività per imposte anticipate	16.683.396	15.793.097
Crediti tributari non correnti	24.858.353	24.858.353
Crediti Commerciali non correnti	9.612.495	18.447.628
Altre attività non correnti	16.343.893	22.109.549
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	1.298.510.336	1.301.107.338
<i>ATTIVITA' CORRENTI</i>		
Rimanenze	60.690.528	61.000.915
Crediti commerciali correnti	213.321.419	268.075.849
Attività finanziarie correnti	24.976.671	9.006.701
Crediti Tributari	14.804.176	27.099.269
Altre attività correnti	48.114.091	61.617.542
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	449.268.346	316.310.894
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	811.175.231	743.111.170
<i>attività destinate alla dismissione</i>	1.443.517	1.463.881
TOTALE ATTIVITA'	2.111.129.084	2.045.682.389
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		
	2019	2018
<i>PATRIMONIO NETTO</i>		
Capitale sociale	541.744.385	541.744.385
Riserve	473.373.561	462.563.374
Utili/(perdite) portati a nuovo	19.992.565	18.860.841
Utile/(Perdita) di esercizio	118.432.376	114.390.115
Totale patrimonio netto di Gruppo	1.153.542.887	1.137.558.715
Capitale e Riserve di Terzi	2.664.000	0
Utile/(Perdita) di Terzi	(164.235)	0
<i>Totale Patrimonio Netto di pertinenza di terzi</i>	2.499.765	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.156.042.652	1.137.558.715
<i>PASSIVITA' NON CORRENTI</i>		
Fondi rischi e oneri	991.200	1.715.000
TFR e altri benefici ai dipendenti	52.509.423	52.279.812
Passività per imposte differite	9.308.909	4.073.569
Passività finanziarie non correnti	330.784.071	337.252.863
Debiti commerciali non correnti	49.416.977	34.841.889
Altre passività non correnti	176.549.910	172.486.366
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	619.560.490	602.649.499
<i>PASSIVITA' CORRENTI</i>		
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	786.823	991.946
Debiti commerciali correnti	138.754.198	126.121.713
Debiti tributari e previdenziali	35.945.970	32.105.317
Passività finanziarie correnti	17.169.674	14.923.767
Altre passività correnti	142.828.020	131.326.186
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	335.484.685	305.468.929
<i>Passività direttamente associate alle attività destinate alla dismissione</i>	41.257	5.246
TOTALE PASSIVITA'	955.086.432	908.123.674
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	2.111.129.084	2.045.682.389

Tabella 13 - Rendiconto finanziario consolidato

(dati in migliaia)

		2019	2018
-			
A -	DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO	317.716	264.275
	Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio		
	Risultato d'esercizio	118.268	114.390
	Ammortamenti	139.485	137.830
	Variazione netta della passività per benefici ai dipendenti	(2.814)	(1.952)
	Variazione derivante da effetto cambio	39	(9)
	Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di attività materiali ed immateriali	200	1.108
	Altri proventi/oneri su flussi non monetari	18	(764)
	Accantonamento per piani di stock grant	1.146	745
	Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	(509)	(3.266)
-	Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	(322)	7.949
	Decremento/(Incremento) Rimanenze	689	451
	Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti e non correnti	66.142	90.079
	Decremento/(Incremento) Crediti tributari e debiti tributari e previdenziali	15.917	(8.257)
	Variazione delle Altre attività e passività correnti	21.125	(52.048)
	Variazione delle Altre attività e passività non correnti	9.830	44.126
	Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	(27.581)	(22.335)
B -	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' D'ESERCIZIO	341.633	308.047
	di cui Imposte pagate	(35.159)	(44.395)
	di cui Interessi pagati	(3.645)	(3.651)
	Flusso di cassa netto generato/assorbito dalle attività di investimento		
	Investimenti in attività materiali	(101.759)	(110.258)
	Investimenti in attività immateriali	(14.557)	(6.718)
	Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investim	51.470	28.624
	vendita attività materiali	0	4.500
	Decremento/(Incremento) crediti commerciali per inv.	750	(3.000)
	investimenti in partecipazioni	(41.126)	0
	Increm./(Decrem.) debiti commerciali per investim in partec.ni	3.155	0
	investimenti in attività finanziarie	9.000	(33.893)
C -	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	(93.067)	(120.745)
	Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento		
	Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	0	0
	(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	(13.417)	(28.996)
	Variazione netta delle passività finanziarie a lungo termine	(7)	41
	Emissione prestito obbligazionario	0	0
	Variazione netta delle passività finanziarie a breve termine	(2.082)	0
-	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti	0	241
-	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie non correnti	1.196	740
	acquisto azioni proprie	0	(4.973)
	variazione di capitale	6.625	0
	Distribuzione di dividendi	(108.001)	(100.981)
D -	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO	(115.686)	(133.928)
E -	Flusso di cassa complessivo (B+C+D)	132.880	53.374
F -	differenze cambio su disponibilità liquide	(61)	(67)
G -	DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (A+E)	450.535	317.582

(*) Le disponibilità liquide ed equivalenti accolgono all'inizio dell'esercizio 1.406 migliaia di euro la liquidità del Consorzio Sicta in liquidazione che nelle disponibilità liquide a fine esercizio si attestano a 1.389 migliaia di euro.

Dati economici del Gruppo Enav

Nel seguente prospetto sintetico sono riportati i dati economici del Gruppo.

Tabella 14 - Conto economico riclassificato consolidato

	2019	2018	(valori in migliaia)	
			Variazioni assolute	variazioni percentuali
Ricavi da attività operativa	951.767	924.585	27.182	2,9
Balance	(86.975)	(80.687)	(6.288)	7,8
Altri ricavi operativi	38.099	45.842	(7.743)	-16,9
Totale ricavi	902.891	889.740	13.151	1,5
Costi del personale	(497.118)	(481.356)	(15.762)	3,3
costi per lavori interni capitalizzati	31.262	31.101	161	0,5
altri costi operativi	(134.164)	(142.104)	7.940	-5,6
Totale costi operativi	(600.020)	(592.359)	(7.661)	1,3
Margine operativo lordo (EBITDA)	302.871	297.381	5.490	1,8
Ammortamenti netto contribuiti su investimenti	(130.462)	(128.731)	(1.731)	1,3
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(1.822)	(4.259)	2.437	-57,2
Risultato operativo (EBIT)	170.587	164.391	6.196	3,8
Proventi (oneri) finanziari	(4.618)	(3.192)	(1.426)	44,7
Risultato prima delle imposte	165.969	161.199	4.770	3,0
Imposte sul reddito	(47.700)	(46.809)	(891)	1,9
Risultato netto di esercizio	118.269	114.390	3.879	3,4

I dati del Gruppo rispecchiano e sono legati all'andamento della capogruppo: i ricavi da attività operativa si attestano a 951,8 milioni, registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente del 2,9 per cento e sono composti per 932,6 milioni dai ricavi da *core business* della Capogruppo, cioè i ricava di rotta, e per 19,2 milioni dai ricavi per attività svolte dal Gruppo sul mercato terzo, ossia vendita e manutenzione di licenze *software*.

In decremento la voce altri ricavi operativi (-16,9 per cento) che nell'anno 2018 beneficiava dei finanziamenti europei nonché della plusvalenza per la vendita di una parte del complesso immobiliare Academy Forlì.

I costi operativi ammontano a complessivi 600 milioni e registrano un incremento complessivo dell'1,3 per cento su cui ha inciso un maggior costo del personale del 3,3 per cento.

I sopra descritti valori incidono sul risultato del Gruppo Enav e registrano un EBITDA di 302,9 milioni, generando un aumento dell'1,8 per cento rispetto all'esercizio precedente. L'EBIT registra un valore pari a 170,6 milioni in incremento di 6,2 milioni rispetto al 2018 in cui si attestava a 164,4 milioni per l'incremento complessivo dei ricavi e i minori costi ma anche per le minori svalutazioni rispetto all'esercizio precedente.

Il risultato di esercizio, a seguito delle dinamiche sopra rappresentate, si attesta a un valore positivo di 118,4 milioni in incremento del 3,5 per cento, rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 114,4 milioni.

Dati patrimoniali e finanziari

Tabella 15 - Stato patrimoniale riclassificato consolidato

(dati in migliaia)

	2019	2018	Variazioni Ass.	Variazioni percentuali
Attività materiali	976.272	1.000.063	-23.791	-2,4
attività per diritti d'uso	8.857	0		n.a
Attività immateriali	171.567	122.368	49.199	40,2
Partecipazioni	63.225	60.306	2.919	4,8
crediti e debiti comm.li non correnti	-39.804	-16.394	-23.410	-142,8
Altre attività e passività non correnti	-124.343	-113.258	-11.085	-9,8
Capitale immobilizzato netto	1.055.774	1.053.085	2.689	0,3
Rimanenze di magazzino	60.690	61.001	-311	-0,5
Crediti commerciali	213.321	268.076	-54.755	-20,4
Debiti commerciali	-138.754	-126.122	-12.632	-10,0
Altre attività e passività correnti	-115.855	-74.714	-41.141	-55,1
attività destinate alla dismissione	1.402	1.458	-56	-3,8
Capitale di esercizio netto	20.804	129.699	-108.895	-84,0
Capitale investito lordo	1.076.578	1.182.784	-106.206	-9,0
fondo benefici ai dipendenti	-52.509	-52.280	-229	-0,4
fondi per rischi ed oneri	-1.778	-2.707	929	34,3
Crediti/(debiti) per imp anticipate o diff.	7.376	11.720	-4.344	-37,1
Capitale investito netto	1.029.667	1.139.517	-109.850	-9,6
Patrimonio netto	1.156.043	1.137.559	18.484	1,6
Posizione finanziaria netta	-126.376	1.958	-128.334	-6554,3
Copertura del capitale investito netto	1.029.667	1.139.517	-109.850	-9,6

Nel 2019 lo stato patrimoniale riclassificato mostra un decremento del *capitale investito netto* di 109,8 milioni rispetto alla fine dell'esercizio precedente, attestandosi a 1.029,7 milioni (1.139,5 milioni nel 2018) a seguito principalmente dei seguenti fattori.

Il *Capitale immobilizzato netto* di Gruppo pari a 1.055,7 milioni è in incremento di 2,7 milioni, rispetto il 31 dicembre 2018, per: il decremento delle attività materiali per 23,8 milioni a seguito della rilevazione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; l'iscrizione delle attività per diritti d'uso, a seguito dell'applicazione dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio IFRS 16, che ammonta a 8,9 milioni al netto degli

ammortamenti rilevati nel 2019 per 2,3 milioni; l'incremento delle attività immateriali per 49,2 milioni principalmente per l'allocatione provvisoria del prezzo di acquisto della IDS AirNav, entrata nell'area di consolidamento con decorrenza 18 luglio 2019; la variazione negativa dei crediti e debiti commerciali non correnti per 23,4 milioni associata alle passività per *balance* negativi emersi nel 2019 e alla riduzione dei crediti per *balance*; la variazione delle altre attività e passività non correnti per 11,1 milioni, principalmente per la riduzione dei crediti verso enti pubblici per contributi in conto impianti riclassificati per 5,8 milioni nell'ambito delle attività correnti e per i maggiori risconti passivi su progetti finanziati legati agli investimenti europei. Il *capitale di esercizio netto* si attesta a 20,8 milioni, in decremento di 108,9 milioni rispetto al 31 dicembre 2018. Le principali variazioni hanno riguardato: i) il decremento dei crediti commerciali per 54,8 milioni riferiti principalmente per i minori crediti per *balance* legati al rigiro a conto economico della quota di competenza del 2019 ed inserita in tariffa per lo stesso periodo, al netto delle quote classificate nei crediti correnti ed oggetto di inserimento in tariffa nel 2020; ii) l'incremento dei debiti commerciali per 12,6 milioni di euro a seguito della concentrazione delle fatturazioni sugli ultimi mesi dell'anno comportando una riduzione nei pagamenti.

La variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto di maggior debito per 41,1 milioni di euro a seguito dei minori crediti tributari, della riduzione dei crediti per progetti finanziati europei per complessivi 15,5 milioni di euro e per le maggiori passività riferite al debito verso l'Aeronautica Militare e l'ENAC corrispondenti alla quota di loro spettanza degli incassi di rotta e di terminale.

Nella determinazione del capitale investito netto incide anche il Fondo benefici ai dipendenti per negativi 52,5 milioni; i fondi per rischi ed oneri per 1,8 milioni, decrementati nell'esercizio per la positiva definizione di alcune controversie verso dipendenti e i crediti per imposte anticipate e debiti per imposte differite per un importo netto di positivi 7,4 milioni.

Il *patrimonio netto* si attesta a 1.156 milioni e registra un incremento di 18,5 milioni, rispetto al 31 dicembre 2018, per l'utile dell'esercizio consolidato 2019 pari a 118,3 milioni, in incremento di 12,9 milioni rispetto al 2018, per la riserva iscritta ai fini dell'adeguamento al *fair value* della partecipazione in Aireon per 1,5 milioni al netto dell'effetto fiscale, per l'ingresso della compagine industriale UTM System & Services S.r.l. nel capitale sociale della società D-Flight, a far data dal 28 febbraio 2019, attraverso l'aumento del capitale sociale con sovrapprezzo in

esecuzione degli obblighi assunti con il contratto quadro per un importo complessivo di 6,6 milioni di euro, acquisendone il 40 per cento.

L'*indebitamento finanziario netto* presenta un saldo di 126,4 milioni in netto miglioramento, rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2018, per 128,3 milioni, come rappresentato nella seguente tabella.

Tabella 16 - Posizione finanziaria netta consolidata

(dati in migliaia)

	2019	2018	Variazioni ass.
Liquidità	449.268	316.311	132.957
Crediti finanziari correnti	24.977	9.007	15.970
Indebitamento finanziario corrente	(15.058)	(14.924)	(134)
indebitam.finanz corrente ex IFRS 16	(2.112)	0	n.a
Posizione finanziaria corrente netta	457.075	310.394	146.681
crediti finanziari non correnti	85	24.901	(24.816)
Indebitamento finanziario non corrente	(323.713)	(337.253)	13.540
indebitam.finanz non corrente ex IFRS 16	(7.071)	0	(7.071)
Indebitamento finanziario non corrente	(330.699)	(312.352)	(18.347)
Posizione finanziaria netta	126.376	(1.958)	128.334

Al 31 dicembre 2019 la variazione dell'indebitamento finanziario netto per 128,3 milioni riflette da un lato sia l'effetto del flusso di cassa positivo prodotto dagli incassi e i pagamenti connessi all'operatività ordinaria e dall'altro i seguenti principali eventi: i) il pagamento del dividendo per 108 milioni; ii) il pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze per 52 milioni; iii) il pagamento all'Aeronautica militare italiana e all'ENAC della quota degli incassi di propria competenza per 23,2 milioni ; iv)l'acquisto della società IDS AirNav per 37,9 milioni.

3.2. Anticipazioni primo semestre 2020-effetti del virus Covid19

La straordinarietà degli eventi legati alla pandemia da COVID19 a partire dal marzo 2020 e che hanno pesantemente condizionato l'economia nazionale e mondiale e in particolare il trasporto aereo, fa ritenere necessaria la lettura dei dati del 2019 anche alla luce delle prime proiezioni di settore registrate nel 2020.

Enav ha pubblicato i risultati economico-finanziari del primo semestre 2020 posponendone la diffusione al 29 settembre 2020 al fine di tenere conto in massimo grado degli effetti contabili

legati alla proposta di deroga temporanea, valida per il 2020 e 2021, al sistema di tariffazione del Cielo unico europeo dovuta alla pandemia di Covid-19. In proposito la società ha comunicato, in data 4 novembre 2020, che è stata approvata la proposta di deroga, pubblicata a luglio scorso, che prevede l'introduzione di norme speciali per la definizione dei *target di performance* a livello europeo per il *Reference Period 3* (RP3) relativo al quinquennio 2020-2024, per gli anni 2020 e 2021 ed il ritorno alla regolamentazione "*standard*" a partire dal 2022.

Il primo semestre 2020 è stato caratterizzato da un forte calo del traffico aereo. A fronte dell'aumento di quasi il 10 per cento registrato nel primo bimestre, nei mesi immediatamente successivi il traffico è crollato con punte del 90 per cento rispetto al 2019. A luglio e agosto si è quindi registrata una ripresa fino al 50 per cento dei voli rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Per fronteggiare l'emergenza, Enav ha implementato un piano di contingenza volto ad assicurare la piena operatività del controllo del traffico aereo nella massima tutela della salute del proprio personale operativo, realizzando turnazioni alternate con squadre, gestite in totale sicurezza. Per tutto il personale amministrativo è stato attivato lo *smart working*. Il traffico di rotta, espresso in unità di servizio, nei primi sei mesi del 2020, è diminuito del 58,4 per cento. Nei mesi di gennaio e febbraio il traffico di rotta in Italia aveva mostrato un deciso aumento di quasi il 10 per cento ma, dalla metà di marzo in poi, e soprattutto nei mesi di aprile e maggio, col diffondersi del virus Covid-19, il traffico di rotta è calato fino al 90 per cento. Solo a partire dalla seconda metà di giugno è, in minima parte, ripreso il traffico aereo legato alle mete turistiche estive.

Il traffico aereo internazionale (arrivo o partenza da uno scalo estero) ha mostrato un calo delle unità di servizio del 64,4 per cento rispetto al primo semestre 2019.

Per quanto concerne l'andamento economico-finanziario i ricavi totali consolidati, nel primo semestre del 2020, si attestano a 372,5 milioni, in diminuzione del 10,7 per cento rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno grazie alla componente di balance che permette un recupero parziale del minor traffico compensando una parte rilevante dei minori ricavi da tariffa. I ricavi da attività operativa, infatti, si attestano a 164,4 milioni di euro, in diminuzione del 61,7 per cento per effetto del forte calo del traffico. Sui minori ricavi generati nel primo semestre 2020 contribuisce anche la riduzione del 15,3 per cento della tariffa di rotta rispetto al 2019.

I ricavi da mercato non regolamentato, invece, raggiungono gli 11,7 milioni di euro rispetto ai 4,1 milioni di euro del primo semestre 2019. Tale aumento è però da attribuire principalmente

ai ricavi generati dalla controllata IDS AirNav, società specializzata nei sistemi di gestione delle informazioni aeronautiche, entrata nel perimetro di Enav a luglio 2019, che nella fase del *lock-down* ha acquisito diversi contratti attivi in paesi europei ed extraeuropei tra cui Francia, Taiwan, Mozambico, Romania e Canada.

4. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Enav, società quotata in borsa, eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea nei cieli italiani e negli aeroporti di competenza. La società è inoltre incaricata della conduzione tecnica e della manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo, anche per il tramite della sua controllata Techno Sky. Eroga infine servizi di consulenza aeronautica unitamente ad altre attività nel mercato non regolato nel contesto dell'attività di sviluppo commerciale coordinata a livello di gruppo. Rispetto all'esercizio precedente l'area di consolidamento ha subito modifiche a seguito della riduzione della percentuale di possesso nella società D-Flight S.p.A. al 60 per cento a decorrere dal 28 febbraio 2019 e a seguito dell'ingresso, nell'area di consolidamento, dal 18 luglio 2019, della società IDS AirNav S.r.l. con l'acquisizione del 100 per cento delle quote di capitale sociale della stessa da parte della Capogruppo.

L'organico della società nell'esercizio 2019 presenta un lieve decremento rispetto all'anno precedente con una consistenza finale al 31 dicembre che da 3.320 unità passa a 3.317 (pari a - 3 unità) mentre il costo del lavoro, è pari a 430,74 milioni, con un incremento di 9,56 milioni (+2,27 per cento) rispetto al 2018 consuntivato a 421,17 milioni. Tale aumento è prevalentemente dovuto all'incremento delle indennità accessorie (+6,04 milioni) erogate per la gestione dell'aumento del traffico estivo ("*Summer Season 2019*") ed all'effetto degli incrementi derivanti dal rinnovo contrattuale.

Sotto il profilo economico-finanziario si rileva che l'esercizio al 31 dicembre 2019 di Enav si chiude con un utile netto di 111,9 milioni, in incremento rispetto all'esercizio precedente (102,9 milioni) di 8,9 milioni.

I ricavi da attività operativa si attestano a 937,9 milioni, registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente del 2 per cento (917 milioni nel 2018). Tale risultato è legato principalmente all'incremento dei ricavi di rotta per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio di tutte e tre le tipologie di traffico aereo (nazionale, internazionale e sorvolo), pari a 689,4 milioni (+6,6 per cento) rispetto al 2018. In incremento anche i ricavi da terminale che ammontano a 231,1 milioni (+ 3,8 per cento rispetto al 2018).

I ricavi da mercato non regolamentato si attestano a 5,3 milioni e registrano invece un decremento rispetto all'esercizio precedente del 12 per cento, e riguardano, principalmente, il completamento di lavori di ristrutturazione dello spazio aereo negli Emirati Arabi.

I costi operativi si attestano a complessivi 611,8 milioni (600,1 milioni nel 2018), e registrano un aumento netto del 2 per cento rispetto all'esercizio 2018. In particolare, aumentano i costi del personale (430,7 milioni, + 2 per cento rispetto al 2018), e gli altri costi operativi (188,8 milioni, + 1 per cento rispetto al 2018). In tale ultima voce rientrano, fra gli altri, i costi per servizi in particolare quelli riferiti ai costi di manutenzione (che passano da 79,5 milioni a 86,8 milioni nel 2019) connessi al nuovo contratto formalizzato con la controllata Techno sky per la gestione e manutenzione degli impianti per i servizi di navigazione aerea e per i servizi non operativi.

Il patrimonio netto si attesta a 1.143,2 milioni e registra un incremento netto di 3,2 milioni, rispetto al 31 dicembre 2018, per l'utile dell'esercizio pari a 111,9 milioni e per l'iscrizione della quota di competenza dei piani di incentivazione a lungo termine per 1,1 milioni.

Il bilancio d'esercizio di Gruppo, in linea con quello della Capogruppo, chiude con un utile netto di 118,4 milioni in incremento del 3,5 per cento, rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 114,4 milioni.

Il patrimonio netto consolidato si attesta a 1.156 milioni e registra un incremento di 18,5 milioni, rispetto al 31 dicembre 2018, per l'utile dell'esercizio consolidato 2019 pari a 118,3 milioni, in incremento di 12,9 milioni rispetto al 2018.

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 in rotta, i dati riferiti dalla società confermano, per il 2019, la positiva gestione operativa di Enav.

Anche dal punto di vista della sicurezza, Enav ha raggiunto livelli di *safety Performance* in linea con quelli inseriti nel *Performance Plan*, già valutati coerenti e adeguati a contribuire agli obiettivi europei e locali in accordo con il Regolamento (UE) n. 317/2019.

Nell'ambito delle attività internazionali la Società ha proseguito le attività di consolidamento dei rapporti con gli altri *Air Navigation Service Provider* e con le principali Organizzazioni internazionali. A livello internazionale, è stata impegnata, anche nel 2019, in una serie di *partnership* industriali e ha svolto un ruolo fondamentale in seno all'ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) e alla CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*).

Considerati gli obiettivi fissati dalla Commissione europea con la creazione del *Single european Sky*, e la conseguente necessità di assumere una visione comune alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo, Enav ha continuato a rivestire il ruolo di membro della *SESAR joint Undertaking* e *SESAR Deployment Alliance*. Inoltre, ha continuato a ricoprire un

ruolo di primaria importanza all'interno dell'Alleanza A6, la *partnership* strategica che riunisce i principali *service provider*.

A seguito, tuttavia, degli effetti correlati al contagio del Covid-19, e della conseguente istituzione del periodo di *lock-down* già dai primi mesi del 2020, si è assistito dai primi giorni di marzo 2020 ad un sostanziale e repentino calo del traffico aereo, con conseguente effetto sui ricavi da tariffa di Enav.

Per quanto concerne l'andamento economico-finanziario risultante dalle anticipazioni diffuse dalla società, i ricavi totali consolidati, nel primo semestre del 2020, si attestano a 372,5 milioni di euro, in diminuzione del 10,7 per cento rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno grazie alla componente di balance che permette un recupero parziale del minor traffico compensando una parte rilevante dei minori ricavi da tariffa. I ricavi da attività operativa, infatti, si attestano a 164,4 milioni, in diminuzione del 61,7 per cento per effetto del forte calo del traffico. Sui minori ricavi generati nel primo semestre 2020 contribuisce anche la riduzione del 15,3 per cento della tariffa di rotta rispetto al 2019.

I ricavi da mercato non regolamentato, invece, raggiungono gli 11,7 milioni di euro rispetto ai 4,1 milioni di euro del primo semestre 2019. Tale aumento è però da attribuire principalmente ai ricavi generati dalla controllata IDS AirNav, società specializzata nei sistemi di gestione delle informazioni aeronautiche, entrata nel perimetro di Enav a luglio 2019, che nella fase del *lock-down* ha acquisito diversi contratti attivi in paesi europei ed extraeuropei tra cui Francia, Taiwan, Mozambico, Romania e Canada.

A luglio 2020 la Commissione europea, con l'intento di individuare dei meccanismi di supporto per il settore, ha proposto una modifica del testo del Regolamento comunitario in tema tariffe e performance (317/2019), prevedendo, tra l'altro, una nuova tempistica per la definizione per il periodo regolatorio 2020-2024, nuovi *target* di *cost efficiency*, oltre ad un diverso meccanismo di valorizzazione dei ricavi da balance per il biennio 2020-2021 per i fornitori dei servizi della navigazione aerea europei.

A seguito di tale situazione, è stato avviato un processo di aggiornamento del Piano industriale per il periodo 2021-2024, al fine di poter adeguare le linee guida e gli obiettivi del Gruppo e pervenire ad azioni specifiche indirizzate a mitigare gli effetti dell'attuale situazione di contrazione dei ricavi da *core business*. Con tale finalità, il nuovo Piano Industriale, per effetto delle attività svolte dalle Società del Gruppo IDS AirNav, Techno Sky, D-Flight, sarà orientato allo sviluppo delle attività e all'incremento proventi del mercato terzo. Non meno importante,

nel nuovo Piano industriale saranno individuate le azioni di efficientamento e di produttività, ai fini della predisposizione della pianificazione economica dei prossimi anni, la quale sarà parte del nuovo Piano delle *performance* per il terzo *reference period*.

ACRONIMI E GLOSSARIO

ACRONIMI E GLOSSARIO

ACC	Area Control Center – Centro di controllo regionale
AENA	Aeropuertos Espanoles 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 Poliennali
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 Norske Veritas
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aerienne (Francia)
DUR	Determined Unit Rate
EASA	european Aviation Space Agency
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
FEP	Flight efficiency plan
FIR	Flight Information Region - Regione Informazioni Volo
FIS	Flight Information Service - Servizi di Informazione Volo
FL	Flight Leve
FSS	Flight Service Station - Stazione del servizio informazioni volo
GAT	General Air Traffic
GATE TO GATE	Da cancello di partenza a cancello di arrivo
GL	Germanischer Lloyd
GNSS	Global Navigation Satellite System - Sistema globale di navigazione satellitare
GPS	Global Positioning System
HCAA	Hellenic Civil Aviation Authority

IANAS	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 <i>safety</i> 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)
MET	Meteorologia aeronautica
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 azimuth 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
SATCAS	Standard Air Traffic Control Automation System
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	Very High Frequency
VOR VHF	Omnidirectional radio range - Radiosentiero Omnidirezionale in VHF
VPN	Virtual Private network

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

