



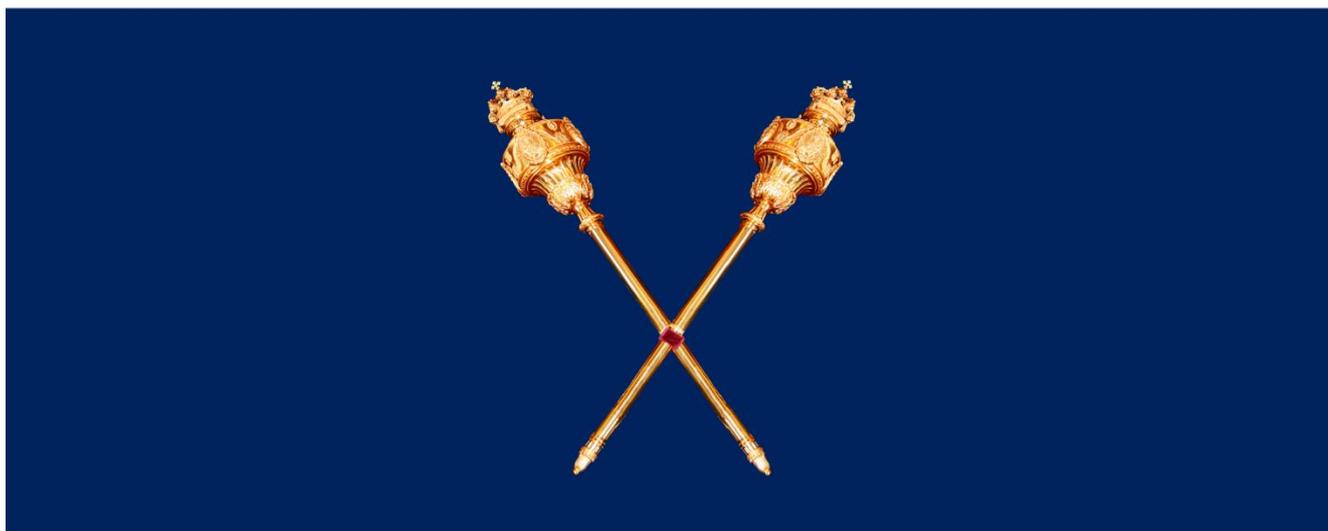
CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2018

Determinazione del 5 dicembre 2019, n. 128







CORTE DEI CONTI

---

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2018

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 5 dicembre 2019;

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 n. 144 del 1999;

visto il bilancio della società suddetta, relativo all'esercizio finanziario 2018, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di sezione 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 2018;



## CORTE DEI CONTI

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicarsi alle dette Presidenze il bilancio - corredato delle 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, insieme con il bilancio per l'esercizio 2018 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - dell'ENAV s.p.a., l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ente stesso.

ESTENSORE

*Mauro Orefice*

PRESIDENTE f.f.

*Piergiorgio Della Ventura*

Depositata in segreteria

13 DIC. 2013

**Il Dirigente**  
**Dott. Gino Galli**

PER COPIA CONFORME  
*[Handwritten signature]*

# SOMMARIO

PREMESSA .....	1
1. LA SOCIETÀ E I RAPPORTI ISTITUZIONALI .....	2
1.1. La <i>governance</i> societaria .....	2
1.2. L'organizzazione aziendale .....	7
1.2.1. Techno Sky s.r.l. ....	9
1.2.2. Consorzio Sicta .....	10
1.2.3. ENAV Asia Pacific .....	10
1.2.4. ENAV North Atlantic .....	10
1.3. Le certificazioni ENAV .....	11
1.4. Il rapporto Stato - ENAV .....	12
1.4.1. Il contratto di programma .....	12
1.5. Il piano industriale 2018-2022 .....	13
1.6. L'immagine societaria e il titolo Enav nel 2018 .....	15
1.6.1. Sviluppo e promozione dell'immagine aziendale .....	15
1.6.2. Il titolo Enav .....	16
2. L'ATTIVITÀ DI GESTIONE .....	18
2.1. La sicurezza: l'attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea. ....	18
2.1.1. La sicurezza operativa ( <i>safety</i> ) .....	18
2.1.2. La qualità dei servizi di navigazione aerea.....	19
2.1.3. La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione .....	21
2.2. Le tariffe .....	23
2.2.1. Tariffe di rotta e di terminale .....	23
2.3. La normativa comunitaria e il piano di <i>performance</i> .....	24
2.3.1. Il piano di <i>performance</i> nazionale e gli obiettivi .....	24
2.3.2. Gli effetti della <i>performance</i> economica sul risultato della gestione .....	26
2.4. Le attività internazionali.....	27

2.4.1. Il quadro di riferimento .....	28
2.4.2. Il Fab Blue Med.....	28
2.4.3. Il Programma SESAR.....	29
2.4.4. Il Gruppo A6.....	31
2.4.5. Coflight .....	31
2.4.6. 4-flight.....	32
2.4.7. Aireon .....	32
2.5. Gli investimenti.....	33
2.5.1. Il Piano degli investimenti 2018-2020.....	33
2.6. Le risorse umane, le relazioni industriali, la formazione, il contenzioso del lavoro e la <i>privacy</i> .....	35
2.6.1. Evoluzione della consistenza del personale .....	35
2.6.2. Il costo del personale.....	37
2.6.3. Le relazioni industriali.....	39
2.6.4. Il contenzioso del lavoro, la <i>privacy</i> , la trasparenza e la formazione.....	40
2.7. L'attività negoziale .....	43
2.7.1. L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione.....	43
2.7.2. Le attività commerciali della società e del Gruppo .....	46
2.8. Il contenzioso .....	47
2.9. Il sistema dei controlli.....	51
2.9.1. I controlli ex d.lgs. n. 231/2001.....	51
2.9.2. <i>L'Internal auditing</i> .....	54
2.9.3. Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari .....	55
2.9.4. Il controllo di gestione e la contabilità analitica .....	56
3. LA GESTIONE FINANZIARIA.....	58
3.1. Principali risultati economici, patrimoniali e finanziari di ENAV.....	59
3.2. Il bilancio del gruppo ENAV .....	66
4. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	74

Acronimi e glossario

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Consistenza del personale .....	36
Tabella 2 - Organico per funzione e categoria professionale .....	37
Tabella 3 - Costo del personale .....	38
Tabella 4 - Dati in percentuale relativi all'intera area negoziale .....	45
Tabella 5 - Conto economico .....	59
Tabella 6 - Stato patrimoniale .....	60
Tabella 7 - Rendiconto finanziario.....	61
Tabella 8 - Conto economico riclassificato .....	62
Tabella 9 - Stato patrimoniale riclassificato .....	64
Tabella 10 - Posizione finanziaria netta .....	66
Tabella 11 - Conto economico consolidato.....	67
Tabella 12 - Stato patrimoniale consolidato .....	68
Tabella 13 - Rendiconto finanziario consolidato .....	69
Tabella 14 - Conto economico riclassificato consolidato.....	70
Tabella 15 - Stato patrimoniale riclassificato consolidato .....	71
Tabella 16 - Posizione finanziaria netta consolidata.....	73



## **PREMESSA**

Nella 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 relativamente all'esercizio 2018, fornendo aggiornamenti sui fatti di rilievo fino a data corrente.

Nella precedente relazione di cui alla determina n. 120 del 13 dicembre 2018 (Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV n. 100) la Corte ha esaminato i risultati della gestione di ENAV per l'anno 2017.

# 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. ENAV 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.

La Società è soggetta alla vigilanza dell'Ente nazionale 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.

ENAV, in precedenza come noto interamente partecipata dal MEF, 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 Ministro dell'economia e delle finanze, precedentemente azionista unico, detiene dalla data del 30 ottobre 2017 una partecipazione maggioritaria al capitale sociale di ENAV 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 Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che è anche il Ministro 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 di euro.

In conseguenza al programma di acquisto di azioni proprie, al 30 giugno 2019 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 importante 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.

L'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 28 aprile 2017 ha nominato il Consiglio di amministrazione per il triennio 2017-2019, con scadenza alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2019. Ha deliberato la composizione di nove membri ed ha fissato il compenso spettante ai sensi dell'art. 2389, 1° comma, c.c., in euro 50.000 annui lordi per il Presidente (ed ai sensi dell'art 2389, 3 comma c.c. 100.000 euro annui lordi) e in euro 30.000 annui lordi per i Consiglieri.

Successivamente, il Consiglio di amministrazione del 9 agosto 2017 ha attribuito all'Amministratore Delegato, su proposta del Comitato Remunerazioni e Nomine nonché sentito il parere del Collegio sindacale, un compenso ai sensi dell'art. 2389, 3° comma c.c., quantificato in 410.000 euro, che, sommati al compenso per la carica di consigliere, portano la componente fissa della retribuzione dell'Amministratore Delegato a complessivi euro 440.000.

Avuto riguardo alla parte variabile della remunerazione, lo stesso Consiglio ha stabilito:

- 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;
- una componente variabile di lungo periodo (LTI) secondo le previsioni del Piano di *Performance Share* 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 lanciato il secondo ciclo 2018-2020. Il lancio del terzo ed ultimo ciclo 2019-2021 è stato deliberato in data 15 maggio 2019.

Facendo seguito alle dimissioni presentate in data 8 novembre 2018 dal Presidente eletto dall'Assemblea degli Azionisti del 28 aprile 2017, il Consiglio di amministrazione in pari data ha nominato un Consigliere in qualità di Presidente del Consiglio di amministrazione di ENAV, con le medesime deleghe già attribuite al precedente.

Successivamente, l'Assemblea degli Azionisti del 26 aprile 2019 ha confermato il Presidente del Consiglio di amministrazione nella carica fino alla scadenza dell'attuale consiliatura ed ha integrato il Consiglio di amministrazione con la nomina di un nuovo Consigliere, sempre con scadenza del mandato coincidente con quella della consiliatura.

La stessa Assemblea del 26 aprile 2019 ha, altresì, deliberato in senso favorevole sulla prima sezione della Relazione sulla remunerazione di cui all'art. 123-ter, comma 3, del d.lgs. n.58/98, approvata dal Consiglio di amministrazione in data 11 marzo 2019 e contenente l'illustrazione della politica della Società in materia di remunerazione dei componenti dell'organo di amministrazione e dei dirigenti con responsabilità strategiche<sup>1</sup> nonché delle procedure utilizzate per l'adozione e l'attuazione di tale politica.

La politica retributiva della Società è stata predisposta dal Consiglio di amministrazione con il supporto del Comitato Remunerazioni e Nomine, il quale è stato assistito, oltre che dalle strutture, da un *advisor* selezionato con apposita indagine di mercato e previa verifica del possesso, in capo allo stesso, dei necessari requisiti di indipendenza.

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 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.

---

<sup>1</sup> 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*.

Successivamente alla conferma nella carica del Presidente del Consiglio di amministrazione e all'integrazione dell'organo con la nomina di un nuovo Consigliere, l'Organo di governo ha provveduto ad una redistribuzione degli incarichi dei Consiglieri nei Comitati endoconsiliari Controllo e Rischi e Parti Correlate, Remunerazioni e Nomine e Sostenibilità<sup>2</sup>.

Gli attuali compensi dei Comitati endoconsiliari sono stati fissati 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, nominato il 26 aprile 2016 e scaduto alla data di approvazione del bilancio 2018, è stato rinnovato 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, nella misura di euro 40.000 annui lordi per il Presidente ed euro 25.000 annui lordi per ciascun sindaco effettivo.

Non sono previsti gettoni di presenza o compensi di alcun genere per il magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ai sensi dell'art. 12 della legge n. 259 del 1958.

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

---

<sup>2</sup> Il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e il Comitato Remunerazioni e Nomine sono stati istituiti dal Consiglio di amministrazione dell'8 giugno 2016, con efficacia con efficacia dal giorno di inizio delle negoziazioni delle azioni ordinarie della Società sul MTA, e pertanto dal 26 luglio 2016. Il Comitato Sostenibilità è stato successivamente istituito con delibera consiliare del 27 giugno 2018.

## Compensi fissi Amministratori e Sindaci

<i>Anni di riferimento</i>	2016 (fino al 28 aprile 2017)	2017 (dal 29 aprile 2017)	2018	2019
Amministratore delegato <sup>^</sup>	426.800	440.000	440.000	440.000
Presidente CDA <sup>°</sup>	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

<sup>^</sup> 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.

<sup>°</sup> Al Presidente del Cda dal 28 aprile 2017 in ragione delle deleghe attribuite dal Consiglio di amministrazione dell'11 ottobre 2017, 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 del 28 aprile 2017.

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 sociale, ENAV ha un dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, individuato nella persona del Dirigente responsabile della struttura amministrazione.

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. 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 da ultimo 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. L'organizzazione aziendale**

Il Consiglio di amministrazione di ENAV s.p.a., nelle sedute del 27 luglio 2018 e del 12 dicembre 2018, ha deliberato un nuovo modello organizzativo di Gruppo con l'intento di migliorare l'efficienza della società. In particolare, a livello di macrostruttura e a diretto riporto del *Chief Executive Officer* di ENAV, sono stati nominati quattro *Chief Officer* con responsabilità strategica che governano, nello specifico ambito di attribuzione, i processi core aziendali, quali:

- *Finance and Procurement;*
- *HR and Corporate Services;*
- *Operations;*
- *Technology.*

Inoltre, cinque strutture di *staff* sovrintendono i 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;*
- *Business Development;*
- *General Counsel.*

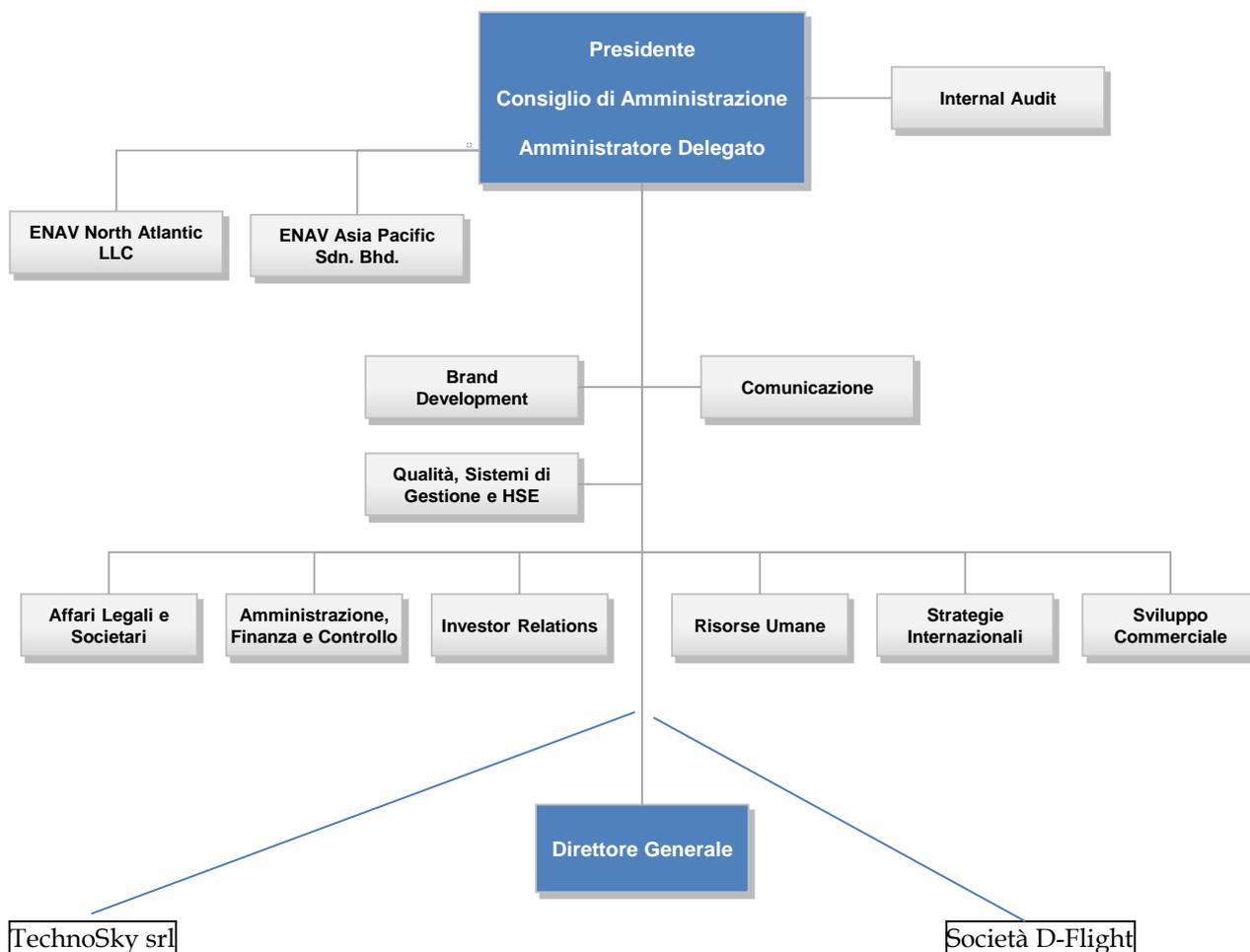
Tra gli altri interventi organizzativi che hanno riguardato il 2018, si ricordano:

- l'area risorse umane è stata ristrutturata attraverso l'istituzione della nuova struttura *HR and Corporate Services* con l'obiettivo, esteso a tutte le società del gruppo, di sovrintendere al governo dei processi di governance delle risorse umane (organizzazione, sviluppo, formazione), di pianificazione e gestione del costo del lavoro, di *employee and industrial relations*, di *welfare e service* al personale e di *digital transformation*;
- l'area delle *Operations*, competente nell'erogazione dei servizi core di Air Traffic Management (ATM), è stata oggetto di una profonda razionalizzazione delle strutture di staff e di una rivisitazione delle modalità di gestione operativa degli aeroporti, suddivisi in aeroporti strategici e aeroporti a basso traffico, questi ultimi raggruppati in cluster allo scopo di ottimizzare l'efficienza dei servizi *Air Navigation Services* (ANS) erogati;
- l'area *Technology*, competente nell'ingegneria e nella manutenzione delle infrastrutture, dei sistemi e del software ATM e nella realizzazione degli investimenti, è stata oggetto di un intervento di consolidamento che ha ricondotto, sotto una responsabilità unitaria, tutti i processi tecnologici funzionali alle *Operations* rafforzandone in tal modo il coordinamento a livello di gruppo attraverso l'istituzione di una struttura di *Technical business continuity*;
- la struttura del *General Counsel* ha infine esteso le responsabilità in ambito *Legal, Corporate affairs and governance* a tutte le società del gruppo, sovrintendendo al governo degli aspetti riguardanti la gestione sotto il profilo di governance e giuridico-legale.

Per quanto riguarda la società controllata Techno Sky, la riorganizzazione della macrostruttura è stata finalizzata a fornire una migliore rappresentazione dei processi strategici di ingegneria e manutenzione e di quelli afferenti alla gestione delle commesse.

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 e nel settore operativo residuale *altri settori* rientrano ENAV Asia Pacific, ENAV North Atlantic, D-Flight e Consorzio Sicta.

## Organigramma di ENAV S.p.A.



### 1.2.1. 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 *visual aid systems* (AVL), ai sistemi di ausilio alla navigazione e ai sistemi software per il controllo del traffico aereo negli impianti gestiti da ENAV.

Anche nel 2018 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 2018 con un risultato netto positivo di 10,8 milioni di euro, in incremento di 4,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

### **1.2.2. Consorzio Sicta**

Il Consorzio Sicta, costituito senza scopo di lucro, partecipato al 60 per cento da ENAV e al 40 per cento da Techno Sky; si focalizza sulla ricerca, sviluppo, sperimentazione, simulazione e validazione di soluzioni innovative nel campo dei sistemi per la gestione del traffico aereo, 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.

### **1.2.3. ENAV Asia Pacific**

La società di diritto malese, costituita nel 2013 con l'obiettivo di migliorare le relazioni commerciali con i clienti del sudest 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 2018 con un utile di 1,1 ml (967 mila euro nel 2017).

### **1.2.4. 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 12,5 per cento del capitale sociale della società Aireon LLC, 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 annunciato 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 2018 chiude con un utile di 32 migliaia di euro, generato dagli interessi attivi ottenuti sul finanziamento erogato in corso di anno da ENAV North Atlantic ad Aireon.

### 1.2.5. D-Flight

Società costituita nel mese di novembre 2018 con capitale sociale sottoscritto al 100 per cento da ENAV ed avente ad oggetto 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*.

## 1.3. 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 21 *audit* (22 nel 2017), 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, sia relativamente alle condizioni generali (competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione della *safety* e della qualità, *security*, risorse umane, solidità finanziaria, responsabilità e copertura dei rischi, qualità dei servizi e requisiti in materia di comunicazione), sia relativamente ai requisiti specifici dei vari servizi erogati (ATS, MET, AIS e CNS).

Nell'ambito della certificazione quale "*Training Organization*" (Organizzazione di addestramento), ENAV è stata oggetto di 7 *audit* (6 nel 2017) da parte di ENAC per verificare il continuo soddisfacimento dei requisiti del Regolamento (UE) N. 2015/340 della Commissione del 20 febbraio 2015, del Regolamento ENAC "Licenza di operatore del Servizio Informazioni Volo (FIS)" e del Regolamento ENAC "Requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea".

A seguito del passaggio dall'Aeronautica Militare ad ENAV dei Servizi di Meteorologia Aeronautica presso l'aeroporto di Brindisi, ENAC ha esteso i due Certificati di ENAV quale Fornitore dei Servizi della Navigazione Aerea e Organizzazione di formazione per Meteorologo Aeronautico/Tecnico Meteorologo Aeronautico. Infine, in conseguenza del transito dei servizi di avvicinamento (APP) dal CA di Olbia all'ACC di Roma, ENAC ha aggiornato il certificato di ENAV quale Organizzazione di addestramento per il personale Controllore del Traffico Aereo.

Nel 2018 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 l’Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL – *Business Assurance* ha concluso le attività di *audit*, determinando:

- il rinnovo dei Certificati di conformità in accordo alla nuova edizione della normativa UNI EN ISO 9001:2015 del Gruppo ENAV (ENAV e Techno Sky);
- il rinnovo 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, nei mesi di aprile e giugno 2018, l’Ente Italiano di Accreditamento “ACCREDIA” ha confermato il certificato di accreditamento del Centro LAT 015;
- nel mese di dicembre 2018 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 (CE) n. 303/2008.

## **1.4. Il rapporto Stato - ENAV**

### **1.4.1. Il contratto di programma**

Giova ricordare che 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).

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

Il contratto prevede espressamente il transito dei servizi di navigazione aerea dall'Aeronautica Militare all'ENAV relativi a quegli aeroporti aperti al traffico civile, prima militari ed oggi divenuti a tutti gli effetti civili, quali gli aeroporti di Roma Ciampino, Verona, Brindisi e Treviso già transitati ad ENAV nel 2015 e l'aeroporto di Rimini transitato nel mese di novembre 2016 e regolamentato all'articolo 3 del contratto di programma.

Nel corso del 2018 è stato sottoscritto dalle Istituzioni nazionali di riferimento e da ENAV il Contratto di programma per il periodo 2016-2019. Tale Contratto è stato firmato ed è stato registrato alla Corte dei conti. La novità più rilevante è costituita dall'estensione dell'applicabilità della *performance* operativa (in termini di puntualità del volo) anche per un numero prestabilito di aeroporti inclusi nella terza fascia tariffaria, tenuto conto delle regole e della metodologia prevista nella normativa comunitaria di settore.

A livello operativo, è stato previsto l'inserimento dell'aeroporto di Comiso nella lista degli aeroporti gestiti da ENAV in tariffa ed è stata inoltre stabilita l'elevazione dei servizi da AFIS a TOWER per gli aeroporti di Cuneo e Crotone.

## **1.5. Il piano industriale 2018-2022**

Come già rappresentato nella scorsa relazione, 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), ancora in fase embrionale ma che rappresentano per Enav un nuovo *business* e, a questo proposito, la Società ha avviato un processo di selezione di un partner industriale per la creazione di una *NewCo*, per lo sviluppo di uno specifico modello di gestione del traffico aereo per gli *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV).

Nel mese di maggio 2018 la procedura si è completata con la selezione del partner industriale, segnatamente una compagine industriale guidata da Leonardo in partnership con Telespazio e IDS- Ingegneria dei Sistemi. La società ha proceduto, nel mese di novembre, alla costituzione della *NewCo*, in un primo momento interamente partecipata dalla Capogruppo, con la denominazione di D-Flight s.p.a.

In data 28 febbraio 2019 è stato sottoscritto l'aumento di capitale della D-Flight, per un importo pari a 6,6 milioni di euro. 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

Nel contesto del piano industriale ENAV prevede di investire complessivamente circa 650 ml, autofinanziati, finalizzati allo sviluppo e all'implementazione di nuove piattaforme tecnologiche, alla formazione e addestramento del proprio personale e alla modernizzazione e trasformazione di alcune infrastrutture propedeutiche alla transizione al nuovo modello operativo. Nel periodo 2018-2022, i ricavi netti sono previsti in aumento; la componente di ricavi da attività non regolata è prevista attestarsi, nel 2022, a circa 35 ml, considerando anche le opportunità di crescita legate alla gestione del traffico degli UAV, con una crescita annua media di oltre il 20 per cento.

La Società prevede di mantenere un *trend* di sviluppo dei costi sul periodo 2018-2022 inferiore al tasso di inflazione, tale da poter raggiungere un *EBIT margin* compreso fra il 17-18 per cento al 2022.

La Società ha inoltre avviato nei primi mesi del 2019 le attività di aggiornamento del proprio Piano Industriale, che prevede di terminare a breve.

## 1.6. L'immagine societaria e il titolo Enav nel 2018

### 1.6.1. Sviluppo e promozione dell'immagine aziendale

Nel corso del 2018 e nel primo semestre 2019 la Funzione *Brand Development* (Sviluppo e promozione dell'immagine aziendale) ha proceduto alla realizzazione di attività mirate, volte a consolidare e rafforzare la riconoscibilità del Gruppo, sia a livello nazionale che internazionale. In particolare, a seguito della creazione della nuova società prima indicata "D-Flight" nel novembre 2018, si è proceduto alla produzione del logo, di grafiche multimediali e del sito web dedicato [www.d-flight.it](http://www.d-flight.it).

Particolare attenzione è stata rivolta alla promozione delle attività relative alla sostenibilità aziendale, appunto con la creazione di un logo, di un video e di un portale dedicato.

In ambito commerciale è stata data priorità alla promozione e allo sviluppo delle attività di *business* attraverso lo studio e la realizzazione di nuove strategie di comunicazione, volte a consolidare i rapporti già in essere e promuovere prodotti e servizi in nuovi potenziali mercati attraverso attività di *web communication*, individuazione e realizzazione di eventi e manifestazioni internazionali, gestione di delegazioni internazionali e la produzione di materiale promozionale cartaceo e multimediale.

Si è inoltre proceduto all'aggiornamento grafico-editoriale di tutto il materiale cartaceo e multimediale volto alla promozione istituzionale, commerciale e tecnico-progettuale, applicando le linee guida relative alla nuova *Corporate Identity* della Società, realizzata nel mese di marzo 2019.

Il sito *web* di Gruppo, finalizzato alla trasparenza per l'utente, è stato consultato nel periodo compreso tra gennaio 2018 e giugno 2019 da oltre 715.484 visitatori.

Relativamente agli eventi del Gruppo societario, nel corso del 2018 e nel 1° semestre 2019, ne sono stati organizzati complessivamente 71 (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 primo "sustainability day" aziendale il 9 novembre 2018 presso il Centro Congressi ENAV di Roma Ciampino e l'organizzazione dell'evento "AeroSig" (Roma, 4 e 5 giugno 2019) l'evento annuale della Società IDS di presentazione aziendale agli stakeholder di riferimento. Si menziona, infine, la realizzazione della "Conferenza nazionale sul trasporto aereo", in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, svoltosi 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.

### **1.6.2. 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.

Dalla data di quotazione fino alla prima metà dell'anno in corso, il titolo ENAV ha registrato un incremento del 36,71 per cento, attestandosi a un prezzo di chiusura di euro 4,99 per azione al 28 giugno 2019, ultimo giorno di aperta dei mercati nel mese di giugno.

Durante l'esercizio 2018, il titolo è stato caratterizzato da un andamento altalenante, con un *trend* leggermente negativo. Da un'apertura di anno a euro 4,51, il titolo ha raggiunto un prezzo di euro 4,24 (con una riduzione del 5,94 per cento, senza considerare il rendimento del dividendo), corrispondente a una capitalizzazione di borsa pari a 2,3 miliardi di euro. Nello stesso periodo l'indice FTSE MIB, il listino dei maggiori 40 titoli italiani, ha fatto registrare un calo del 16,15 per cento e l'indice FTSE Mid Cap, di cui ENAV fa parte, ha visto una riduzione del 19,55 per cento. Il prezzo più alto del titolo è stato registrato nella giornata dell'8 gennaio 2018, con un prezzo per azione di euro 4,61, mentre il prezzo minimo si è avuto il 15 ottobre 2018, con un prezzo per azione pari a euro 3,90. L'andamento del titolo ENAV è stato sicuramente influenzato dalla volatilità generale dei mercati nel corso del 2018, anche legata all'incertezza politica del Paese.

Per quanto concerne, invece, la prima metà del 2019, il titolo ha mostrato un *trend* in rialzo che ha portato il prezzo per azione alla soglia di euro 5,00. Più nel dettaglio, al 28 giugno 2019, il prezzo ha raggiunto euro 4,99, pari a una capitalizzazione di borsa di oltre 2,7 miliardi di euro. In termini percentuali, tale incremento corrisponde a un +17,63 per cento rispetto al prezzo di

apertura di gennaio 2019, superiore al +15,88 per cento registrato dal FTSE MIB e al +8,39 del FTSE Mid Cap.

Ad oggi, sulla base delle risultanze del libro soci di ENAV e tenuto conto delle comunicazioni ricevute 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'ultimo libro soci disponibile:

<b>Area/Regione</b>	<b>Incidenza sul capitale sociale (%)</b>
Italia (MEF)	53
Italia	13
Stati Uniti + Canada	11
Australia	1
Regno Unito + Irlanda	8
Resto Europa + Svizzera	13
Resto del Mondo	1

## 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*)

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/CNS<sup>3</sup>.

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, traguardando il passaggio ai nuovi "Requisiti Comuni per i fornitori di Servizi della Navigazione Aerea" (dal 2020) e al nuovo "*Performance Scheme and Charging Regulation*" (2020-2024), 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 2018 si osservano due opposte tendenze: una leggera flessione (-4,3 per cento circa) delle *occurrence* totali segnalate (5057) e un lieve aumento (+5,2 per cento circa) delle *occurrence* connesse all'erogazione dei Servizi del Traffico Aereo (1687). Si evidenzia come l'aumento delle segnalazioni di *occurrence* "ATS" sia sintomatico di un livello crescente della cultura di *safety* (*near miss*).

Il 2018 ha anche visto un notevole 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 (+125 per cento).

---

<sup>3</sup> Servizi del Traffico Aereo (ATS) e servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS).

Parallelamente, nel 2018 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 quotidiane, 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 di *Lesson learned* e di *Lesson Dissemination*, all'interno (ad esempio ampliando la platea degli incontri formativi/informativi sulla *safety* a tutto il management della Controllata Techno Sky) e all'esterno del Gruppo (collaborando alle iniziative internazionali e nazionali).

### 2.1.2. La qualità dei servizi di navigazione aerea

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

#### - Capacità ATC (Controllo Traffico Aereo)

Nel 2018 i voli IFR/GAT assistiti da ENAV nei suoi quattro Centri di Controllo Regionali<sup>4</sup> sono stati 1.755.012<sup>5</sup> registrando un aumento (+5,9 per cento) rispetto al dato del 2017 (1.656.594 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 2018 confermano una gestione operativa che ha avuto minuti di ritardo per volo di rotta assistito di 0,024 minuti, a fronte di un obiettivo assegnato dalla Comunità europea pari a 0,11 minuti/volo (6,6 secondi per volo). Tale dato va peraltro letto considerando il sopra citato aumento dei voli nel 2018.

---

<sup>4</sup> ACC, Area Control Centers.

<sup>5</sup> Fonte Eurocontrol/DNM.

<b>Indicatore prestazionale</b>	<b>Obiettivo conseguito al 31/12/2018</b>	<b>obiettivo Assegnato 2018</b>
Ritardo AFTM di rotta per volo assistito	0,024 minuti/volo	0.11 minuti/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 2018 dal piano di *performance*.

<b>Indicatore prestazionale</b>	<b>Obiettivo conseguito al 31/12/2018</b>	<b>Target Assegnato 2018</b>
Ritardo AFTM in terminale per volo assistito in arrivo	0,12 minuti/volo	0,41 minuti/volo
Ritardo AFTM in terminale per volo assistito in arrivo per ragioni ATM	0,008 minuti/volo	0,02 minuti/volo

- *L'efficienza dei voli*

La società, anche nel 2018, ha posto in essere una serie di attività mirate allo sviluppo di una gestione del traffico aereo ecosostenibile in linea con le deliberazioni della 39° Conferenza dell'ICAO (Organizzazione Internazionale dell'aviazione civile), con l'ATM *Master Plan europeo* ed il "*Pilot Common Project*" (Reg. UE n.716/14), e con gli obiettivi di tutela ambientale definiti nel *Single european Sky II* e nel *Performance Scheme europeo* (Reg. UE n. 390/13 e successive modificazioni).

In particolare, ha attuato le azioni previste nel proprio *Flight Efficiency Plan* (FEP), il piano triennale che, dal 2012, raccoglie le azioni volte a migliorare l'efficienza dei voli nello spazio aereo di competenza e a contenere le emissioni di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera, ed il processo di monitoraggio annualmente predisposto.

Tra i fattori che hanno positivamente contribuito all'incremento del traffico di rotta, si segnala la nuova organizzazione dello spazio aereo. ENAV è stato il primo fra i 5 maggiori *service provider* europei ad implementare il *Free Route*, in coerenza con la regolamentazione europea del *Single european Sky* che ne definisce l'obbligatorietà per tutti gli stati europei a partire dal 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 utile 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 e più efficienti.

Nel 2018, secondo la società, il *Free Route* ha consentito di percorrere complessivamente circa 11,5 milioni di km in meno, con un risparmio di carburante pari a 43 milioni di chilogrammi e riducendo contestualmente l'emissione di CO<sub>2</sub> per 135 milioni di chilogrammi.

Nella primavera del 2018 presso l'aeroporto di Napoli Capodichino è stata raggiunta la piena operatività del *Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)*<sup>6</sup>; è il quinto aeroporto ENAV a dotarsi del sistema dopo i quattro principali scali italiani.

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

La necessità di assicurare la protezione del personale, delle infrastrutture e dei dati, per garantire la conformità ai sempre più stringenti requisiti normativi e per assolvere agli obblighi di diligenza, prudenza e perizia nell'esercizio di un'attività sempre più esposta ai rischi criminosi e di matrice terroristica, ha portato l'ENAV anche nel 2018 ad assumere iniziative di qualificazione delle attività operative di *security*, applicando i principi della sicurezza in maniera trasversale a tutte le attività del gruppo.

L'accresciuta attenzione alla sicurezza delle informazioni è stata dettata, anche a livello nazionale, dai decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 febbraio 2017 (Direttiva recante indirizzi per la protezione cibernetica e la sicurezza informatica nazionali) e 31 marzo

---

<sup>6</sup> A-CDM mediante l'interscambio dei dati, garantisce la compartecipazione di tutti gli stakeholders al processo di definizione dei termini orari che scandiscono, ottimizzandole, le fasi operative aeroportuali tra l'atterraggio ed il decollo, e migliora la prevedibilità del traffico che interessa l'aeroporto a vantaggio dell'efficienza complessiva della rete e dell'ATM.

2017 (Piano nazionale per la protezione cibernetica e la sicurezza informatica nazionali) relativi alla protezione cibernetica delle infrastrutture critiche nazionali, dalla considerazione degli obblighi addizionali, in capo ad ENAV, derivanti dalla quotazione del titolo al mercato azionario, con la connessa necessità di protezione delle informazioni nell'ottica delle regole sul *market abuse* e della tutela degli investitori.

A livello di personale, ad inizio 2018, in ottemperanza all'art. 16 del d.lgs. n. 81 del 9 aprile 2008 Testo Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro, sono state conferite specifiche deleghe di funzioni del Datore di lavoro sia per ENAV che per Techno Sky. In particolare, il sistema di deleghe ENAV è stato rafforzato, da un lato con il conferimento di specifiche sub-deleghe, dall'altro tramite la nomina di diciotto ulteriori addetti al servizio di protezione e prevenzione, dislocati sul territorio ed in coordinamento funzionale con la sede centrale. Sono stati inoltre esplicitamente definiti i ruoli di dirigente e preposto ex art. 2 del predetto d.lgs. n. 81 del 2008 all'interno delle organizzazioni vigenti.

Ad Ottobre 2018 è stata istituita la nuova struttura "*health and safety*" con il compito di sovrintendere agli obblighi derivanti dal decreto legislativo n. 81 del 2008 a livello di Gruppo. Nel rispetto dell'art. 17 del d.lgs. n. 81 del 2008, il Datore di lavoro ha effettuato la valutazione di tutti i rischi ed ha conseguentemente elaborato il Documento di Valutazione dei Rischi (DVR). Nel corso del 2018 sono stati aggiornati tutti i DVR di ENAV e Techno Sky, in riferimento ai mutamenti organizzativi e/o strutturali che abbiano comportato variazioni di rischio per i lavoratori.

Per ciascun sito ENAV è stato redatto un Piano di Emergenza ed Evacuazione e sono state effettuate 58 prove d'esodo coerentemente con le previsioni normative.

Relativamente alla sorveglianza sanitaria, sono stati effettuati gli accertamenti *alcol/alcol&tox* 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.

Infine, relativamente all'implementazione dei Sistemi di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) a livello di Gruppo ed a seguito degli esiti positivi degli audit iniziali, effettuati dall'Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL *Business Assurance*, lo stesso ha rilasciato nel mese di novembre 2018 la certificazione di entrambi i Sistemi di Gestione SGSSL secondo lo standard OHSAS 18001:2007.

In materia di tutela ambientale, sono state avviate specifiche 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, realizzate attraverso il progressivo adeguamento delle regole interne. In particolare, sono state ulteriormente sviluppate procedure, linee guida e istruzioni a supporto dell'operatività nella gestione dei rifiuti speciali pericolosi – anche derivanti da attività manutentive – con relativo monitoraggio periodico attraverso reportistica.

In ambito gestione rifiuti è stato svolto un censimento nazionale di tutti depositi temporanei per valutarne il livello di utilizzo e le eventuali necessità di ampliamento o riorganizzazione. Parallelamente è stato reso operativo, a livello di Gruppo, il sistema di deleghe e sub-deleghe di funzioni con il quale sono stati assegnati i poteri e le specifiche responsabilità in tema di tutela ambientale. È stata inoltre effettuata un'attività specifica di formazione destinata ai delegati e sub-delegati di funzioni e al personale interessato tramite l'erogazione di due sessioni in aula sia per ENAV che per Techno Sky.

È stato inoltre nominato il *Mobility Manager*, con il compito di sovrintendere ai servizi di mobilità aziendale in accordo alle prescrizioni del decreto interministeriale mobilità sostenibile nelle aree urbane del 27 marzo 1998.

## **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 2018 è stata pari a 79,98 euro, in linea rispetto a quella applicata nel 2017 (80,00).

Per quanto riguarda il *terminale*, per l'anno 2018 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 187,30 euro (188,57 nel 2017);
- la fascia tariffaria 2 (IT02), che comprende gli aeroporti al di sopra dei 70 mila movimenti IFR, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tesserà e Bergamo Orio al Serio, con una tariffa pari a 203,06 (209,95 euro nel 2017);
- la fascia tariffaria 3 (IT03), che include tutti i rimanenti 43 aeroporti, con una tariffa pari a 320,18 (323,79 euro nel 2017).

## 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 stato previsto dalla normativa sul Cielo Unico europeo (*Single european Sky*), di cui ai Regolamenti comunitari n.390 e n. 391 del 2013, i quali regolano il sistema tariffario e disciplinano 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)<sup>7</sup>.

Si ricorda che rispetto al primo periodo di riferimento, il quale era applicabile ai soli servizi di rotta, con l'entrata in vigore delle norme sopracitate è stata introdotta la novità dell'assoggettamento al suddetto Piano anche dei servizi di terminale, che per l'Italia riguardano gli aeroporti inclusi nella prima e seconda fascia di tariffazione (le quali includono, per la fascia 1 l'aeroporto di Roma Fiumicino il quale registra un numero di movimenti superiore ai 225.000 e, per la fascia 2, gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tesserà e Bergamo Orio al Serio, i quali sviluppano un numero di movimenti compresi tra i 70.000 e i 225.000). La normativa in materia di *performance* prevede l'applicazione del

---

<sup>7</sup> Laddove nel primo periodo di riferimento gli obiettivi del piano di *performance* erano fissati a livello nazionale, il nuovo quadro regolamentare comunitario ha disciplinato invece la definizione di piani di *performance* a livello di *Functional Airspace Block* (FAB). Il piano di *performance* italiano è pertanto confluito nel piano del Blue Med FAB di cui l'Italia fa parte insieme a Malta, Cipro e Grecia.

meccanismo di rischio traffico (condivisione del rischio tra *provider* e utenti dello spazio aereo) e del rischio costi (eliminazione della possibilità di trasferire integralmente ai vettori, attraverso le tariffe, gli eventuali scostamenti di costo tra quanto previsto nel piano di *performance* e quanto consuntivato a fine anno). Per quanto concerne il terminale, la prima fascia tariffaria è soggetta allo schema di *performance* e quindi vincolata sia al rischio traffico che al rischio costo. La seconda fascia tariffaria è invece soggetta al solo rischio costo.

Da ricordare altresì che l'Italia ha identificato anche una terza fascia di tariffazione, riferita agli aeroporti che sviluppano un numero di movimenti inferiore a 70.000, fascia che è esclusa dall'applicazione della norma comunitaria ed è invece soggetta alla normativa nazionale, con il sistema di *cost recovery*.

Con l'anno 2019 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").

La fase preparatoria del nuovo piano di *Performance* per il terzo periodo di riferimento ha preso le mosse nel primo semestre del 2019, con la pubblicazione da parte della Commissione europea del nuovo Regolamento n. 317 dell'11 febbraio 2019 in materia di *charging* e *performance*.

Con la volontà di razionalizzare l'intero processo di misurazione delle *performance* e di *compliance* delle tariffe, il regolatore comunitario ha ritenuto di incorporare in un unico regolamento di settore le disposizioni precedentemente previste in due distinti regolamenti, appunto i citati n. 390 del 2013, in materia di prestazioni, e n. 391 del 2013, in materia di tariffazione.

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.

Già dai primi mesi del 2019 le strutture tecniche della Società hanno sviluppato una costante attività di collaborazione con il regolatore nazionale (ENAC) al fine di consentire allo stesso di ottemperare alla prossima scadenza del 30 settembre 2019, entro la quale ENAC - ai sensi del citato art. 12 del Regolamento n. 317 del 2019 - dovrà mettere a disposizione della Commissione europea la prima versione del Piano delle *Performance*.

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

Il traffico di rotta in Italia ha evidenziato nel 2018 un incremento delle unità di servizio<sup>8</sup> comunicate da Eurocontrol pari a +9,3 per cento (pari valore anche con la categoria residuale Esente non comunicato ad Eurocontrol) e del numero dei voli gestiti del +5,8 per cento (+5,5 per cento se si ricomprende anche la categoria dei voli residuale Esente non comunicato ad Eurocontrol).

L'andamento del traffico aereo, a livello di unità di servizio, è stato caratterizzato da una espansione dei volumi omogenea lungo tutto il 2018 con un incremento superiore al 7 per cento nel primo trimestre ed oltre il 9 per cento nei trimestri successivi.

Tra i fattori che hanno contribuito a tale incremento, si segnala l'implementazione da parte della Capogruppo 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) di cui ha beneficiato principalmente il traffico di sorvolo, l'incremento del traffico aereo per i collegamenti con gli altri paesi europei, America e Russia e il ritorno dei volumi di traffico da/per paesi come Turchia, Grecia, Egitto, Malta, Tunisia ed Israele. Anche il traffico nazionale, soprattutto con riferimento agli ultimi mesi dell'anno, ha mostrato segnali di ripresa.

Si sottolinea come tale positivo andamento delle unità di servizio sia stato conseguito nonostante la non completa riapertura dello spazio aereo libico e degli effetti associati alla situazione di riassetto organizzativo ed operativo ancora in corso di Alitalia. In relazione quindi agli obiettivi previsti nel *Performance Plan* Nazionale, ed in coerenza con le linee di governance e di business programmate dalla Società nel proprio 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. Sul fronte dei costi, infatti, le azioni di efficientamento ottenute anche attraverso specifici interventi organizzativi volti allo snellimento delle strutture e alla revisione dei

---

<sup>8</sup> 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.

processi di funzionamento, hanno determinato nel consuntivo del 2018 una riduzione dei costi complessivi, rispetto al valore registrato nel precedente anno di 5,9 milioni di euro.

## **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. A livello internazionale, è stata impegnata, anche nel 2018, 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 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

In ambito europeo, l'adozione del quadro normativo delineato dalla regolamentazione del Cielo Unico europeo - *Single european Sky* (SES)<sup>9</sup> ha modificato radicalmente il contesto dei servizi di *Air Traffic Management* e ha avviato una profonda fase di ristrutturazione delle strategie di *business* e di sviluppo di tutti gli operatori del settore coinvolti nel processo di integrazione comunitario dell'assistenza al volo.

Successivamente, con l'iniziativa *Single european Sky II* (SES II), la Commissione europea ha stabilito un nuovo quadro normativo che prevede ulteriori significativi cambiamenti con l'obiettivo di avere un sistema europeo in grado di assicurare livelli crescenti di sicurezza e *performance*.

La Commissione europea inoltre ha avviato un'ulteriore iniziativa volta al potenziamento del quadro normativo, per raggiungere gli obiettivi chiave del *Single european Sky*, attraverso il cosiddetto *Single european Sky II plus*, con il potenziamento di alcuni elementi che rappresentano i punti di forza dei due programmi precedenti.

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)<sup>10</sup> 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 2018, 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

---

<sup>9</sup> 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").

<sup>10</sup> 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.

di *performance*, nonché quelle di cooperazione civile-militare e di collaborazione fra le NSA 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 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 dei nuovi concetti operativi e delle tecnologie abilitanti, che 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&D di SESAR con un orizzonte temporale di attività fino al 2024.

Il Programma R&D 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, attualmente in corso, comprende, ad oggi, complessivi 25 progetti, fra *Industrial Research Project (IR)* e *Very Large Scale Demonstrations (VLDs)*. A questi progetti si aggiungono, inoltre, le suddette attività di *ER* e ulteriori *VLD*, la cui partecipazione, a differenza dei progetti di Wave 1, è aperta anche alle Aziende non partner della SJU attraverso specifiche gare (*Open Call*). La Wave 2 è in fase di definizione con avvio previsto entro la fine del 2019.

In particolare, la Wave 1 vede ENAV impegnata nello studio di diversi concetti operativi e tecnologie a supporto, identificati in continuità con SESAR 1; nello specifico in 15 progetti IR e 2 VLD, per un totale di 17 progetti, di cui due con il ruolo di coordinatore.

I concetti operativi indirizzati riguardano tematiche aeroportuali, di rotta e avvicinamento, e comprendono anche aspetti di pianificazione, gestione delle informazioni e interoperabilità (IOP). 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 dati di Programma e dei processi di ingegneria.

Nella partecipazione in SESAR 2020 l'ENAV prevede di avvalersi del contributo di un gruppo di partner nazionali ed internazionali, i *Linked Third Parties (LTP)*, opportunamente selezionati in base agli accordi tecnico-operativi con l'obiettivo di garantire un portafoglio di professionalità esaustivo e differenziato (TechnoSky, Nav Canada, IBM, IDS, BULATSA, MATS, NAIS, Deep Blue e CIRA).

- 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.

L'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. Nel 2018 il SDM ha nominato 2 manager di ENAV *Head of Strategy, Technical and Operations e Head of Framework Partnership Agreement Coordination*
- 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 ha risposto alla Call 2017 per la quale è stato stanziato dalla Commissione europea un co-finanziamento pari a 290 milioni di euro per progetti di implementazione

coordinati dall'SDM. Inoltre, ha presentato domanda di finanziamento di propri progetti d'implementazione per un importo complessivo di 39 milioni di euro.

#### **2.4.4. Il Gruppo A6**

Il gruppo A6 è l'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), DSNA (Francia), ENAV (Italia), NATS (Regno Unito) e Noracon, un consorzio composto da Austro Control (Austria), Avinor (Norvegia), EANS (Estonia), Finavia (Finlandia), IAA (Irlanda), LFV (Svezia) e Naviair (Danimarca). L'A6 Alliance partecipa con i propri membri alla SESAR Deployment Alliance, (SDA AISBL), la *legal entity* di diritto belga per la gestione delle attività del *Deployment Manager* costituitasi il primo gennaio 2018, in sostituzione del Consorzio.

#### **2.4.5. Coflight**

In linea con SESAR, il Sistema FDP di nuova generazione realizzato in collaborazione tra ENAV, DSNA e *skyguide* e sviluppato dal Consorzio Industriale "Thales - Selex Sistemi Integrati" è oggi considerato dalla comunità europea ATC come il primo esempio concreto in direzione del Cielo Unico europeo.

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*.

#### **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) una nuova piattaforma tecnologica ATM basata sui concetti operativi di SESAR.

Il Programma, attivo anche nel 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, come visto innanzi, è divenuto partner del primo sistema satellitare globale per la gestione del traffico aereo con un investimento di 61 milioni di dollari in quattro *tranche*, di cui l'ultima prevista nel quarto trimestre 2017 per l'acquisto del 12,5 per cento di Aireon. La società ha da poco realizzato il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo attraverso specifico *payload* a bordo di ciascun satellite della costellazione *Iridium Next*.

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*.

Il dispiegamento in orbita dei satelliti *Iridium Next* è iniziato con il primo lancio di 10 satelliti il 14 gennaio 2017 ed è proseguito nel corso dell'anno. A giugno 2018 sono stati lanciati con successo 55 dei 75 satelliti previsti in orbita (di cui 66 satelliti operativi e 9 satelliti di riserva). Nel mese di gennaio 2019, secondo quanto riferito da Enav, Aireon ha annunciato 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) forniranno un sistema di sorveglianza aeronautica del globo al 100 per cento, oggi pari a circa il 30 per cento della superficie terrestre, consentendo così di rilevare e distribuire il dato di sorveglianza ADS-B trasmesso automaticamente dagli aerei e contenente identità e posizione del velivolo, ovunque nel mondo essi stiano volando, incluse aree oceaniche, desertiche e polari, attualmente prive di sorveglianza e quindi di controllo attivo dei voli.

## 2.5. Gli investimenti

### 2.5.1. Il Piano degli investimenti 2018-2020

Il piano degli interventi per il 2018 è stato quello previsto dal piano investimenti del 2018-2020, approvato dalla società a marzo 2018.

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.

Il piano evidenzia interventi per un importo di spesa CAPEX<sup>11</sup> complessiva pari a oltre 370 ml, in ascesa rispetto al precedente, indicativamente ripartiti nel corso del triennio come segue.

2018	2019	2020	TOTALE
118,8 ml	126,4 ml	126,6 ml	371,8 ml

#### - I principali interventi previsti nel piano nel 2018

- consolidamento degli avvicinamenti radar negli ACC;
- consolidamento degli ACC di Brindisi su Roma;
- sperimentazione ed avvio del deployment delle remote-TWR presso l'RTCC di Brindisi;
- progettazione del nuovo ACC di Milano;

---

<sup>11</sup> CAPEX (*capital expenditur*, cioè spese in conto capitale).

- acquisizione di apparati e realizzazione del centro di monitoraggio della nuova rete E-Net;
- estensione vita operativa del SATCAS, con gli strumenti di *medium term conflict detection e arrival management*;
- sostituzione dei VCS (Voice Control Switch) di aeroporto e dell'ACC Roma con nuovi a standard VoIP;
- adeguamento dei sistemi radio al VoIP ed alla nuova normativa europea 8,33 KHz;
- aggiornamento dei sistemi Data Link al nuovo standard "multi-frequenza" ed estensione al traffico a terra;
- sviluppo del nuovo modello manutentivo con i sistemi TOC ed HAL;
- completamento dei programmi di sostituzione del SATCAS nelle TWR e nei sistemi di backup;
- nuovo sistema di fusione dati di sorveglianza di terra per gli aeroporti di Fiumicino e Bergamo;
- completamento infrastrutturali della nuova Academy a Forlì volto all'utilizzo della sola Nuova Academy come edificio dei servizi addestrativi;
- prosecuzione del programma di sviluppo della nuova piattaforma nazionale "4 Flight";
- evoluzione del prodotto *Coflight* assieme all'ANSP Francese;
- ammodernamento di infrastrutture e sistemi su APT militari in transito;
- progettazione ed avvio costruzione delle nuove Torri di controllo di Linate e Palermo;
- completamento della sorveglianza a terra degli aeroporti di Bologna, Venezia e Bergamo;
- sostituzione dei radar di superficie di Bologna e Venezia;
- ristrutturazione dell'edificio dell'ACC di Brindisi;
- adeguamento e la messa a norma di varie centrali elettriche aeroportuali;
- sostituzione di radioassistenze di rotta e di aeroporto;
- integrazione dei sistemi informativi di ENAV e Techno Sky.

Nel periodo 1° gennaio - 31 dicembre 2018, relativamente agli investimenti del piano per il 2018, sono stati avviati nuovi programmi per circa 84,7 ml circa.

## - **Aspetti finanziari del piano 2018**

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 2018 si sono sostanziate in 113,2 ml, quindi sostanzialmente in linea con il *target* di 118,8 ml 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 2018

I principali interventi che hanno determinato flussi di spesa nell'anno sono stati:

- i) 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;
- ii) 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;
- iii) la realizzazione del nuovo Blocco Tecnico dell'aeroporto di Genova;
- iv) la estensione del free route al livello 305 e l'assorbimento dell'APP di Olbia entro l'ACC di Roma;
- v) l'adeguamento dei sistemi di osservazione meteorologica aeroportuale.

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

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

L'organico 2018 presenta un decremento rispetto all'anno precedente, sia in termini di consistenza finale (da 3.364 a 3.320, pari a 44 unità), sia in termini di organico medio (da 3.428,58 a 3.384,73 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**

	2017	2018
<b>Dirigenti</b>	46	49
<b>Quadri</b>	365	355
<b>Impiegati</b>	2.953	2.916
<b>Consistenza finale al 31 dicembre</b>	3.364	3.320

Profilo	2016				2017				2018			
	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno
Dirigenti	5	12	50,84	48	1	3	46,17	46	4	2	46,58	49
CTA	10	8	1903,02	1.903	42	10	1.924,67	1935	0	22	1.922,48	1913
EAV	44	19	459,04	468		48	437,17	420	0	3	417,52	417
Meteo			32,97	33			33	33	0	0	33	33
Op. Radiom.	1		37,34	38		2	37	36	0	3	36,25	35
Inf/Tec/Amm	121	140	961,19	905	106	117	950,58	894	132	150	928,90	873
<b>Totale</b>	<b>180</b>	<b>179</b>	<b>3.444,40</b>	<b>3.395</b>	<b>149</b>	<b>180</b>	<b>3.428,58</b>	<b>3.364</b>	<b>136</b>	<b>180</b>	<b>3.384,73</b>	<b>3.320</b>

Fonte: Elaborazione dell'Ente

**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.
PRESIDENTE														1		1
AMMINISTRATORE DELEGATO														3		3
INTERNAL AUDIT	1											1	1	10	5	12
SAFETY, SECURITY AND QUALITY	4	19	5							21	6	5	1	14	2	63
INTERNATIONAL STRATEGIES	2	7	4	4	2					8	4			11	1	32
COMMUNICATION AND INVESTOR RELATIONS	3													20	3	23
BUSINESS DEVELOPMENT	1	1	1							2	1			9	3	13
LEGAL, CORPORATE AFFAIRS AND GOVERNANCE	1													14	3	15
FINANCE AND PROCUREMENT	5									7	3	1	1	94	21	107
HR AND CORPORATE SERVICES	8	14	5	1		1				15	2	38	5	159	26	236
TECHNOLOGY	6							1	1	109	27	5	3	27	6	148
OPERATIONS	18	1872	182	412	4	32	3	34	12	77	5	56	4	166	3	2667
<b>Totale</b>	<b>49</b>	<b>1913</b>	<b>197</b>	<b>417</b>	<b>6</b>	<b>33</b>	<b>3</b>	<b>35</b>	<b>13</b>	<b>239</b>	<b>48</b>	<b>106</b>	<b>15</b>	<b>528</b>	<b>73</b>	<b>3320</b>

Fonte: Elaborazione dell'Ente

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

## 2.6.2. Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2018, come si evince dalla tabella che segue, è pari a 421,17 mln, con un incremento di 5,21 mln (+1,25 per cento) rispetto al 2017 consuntivato a 415,96 mln.

**Tabella 3 - Costo del personale**

	2017	2018	Variazione % 2018/2017
<b>SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI</b>	<b>256.487.818</b>	<b>257.180.989</b>	<b>0,27</b>
Stipendi ed altri assegni fissi	242.448.981	242.542.367	0,04
Indennità accessorie	14.038.837	14.638.622	4,27
<b>INDENNITA' VARIABILI</b>	<b>24.835.447</b>	<b>26.575.123</b>	<b>7,00</b>
Lavoro straordinario	584.348	607.599	3,98
Disponibilità	279.750	308.426	10,25
Indennità per trasferimenti	408.028	244.249	-40,14
Indennità per trasferimenti temporanei	232.450	314.383	35,25
Indennità di distacco	198.000	223.053	12,65
Permessi e RFS	54.630	72.055	31,90
Maggiorazioni per lavoro in turno	8.086.790	7.997.963	-1,1
Lavoro festivo	6.263.729	6.338.820	1,20
Festività coincidenti	1.748.676	1.004.420	-42,56
Altre indennità	12.245	7.820	-36,14
Straordinario operativo	5.297.550	7.829.759	47,80
Reperibilità	1.669.251	1.626.576	-2,56
<b>PREMIO DI RISULTATO</b>	<b>10.670.385</b>	<b>10.573.112</b>	<b>-0,91</b>
Premio di risultato dirigente	1.540.412	1.526.719	-0,89
Accantonamento Piani di Lungo Termine	329.973	546.393	65,59
Premio di risultato non dirigente	8.800.000	8.500.000	-3,41
<b>INDENNITA' PER MISSIONI</b>	<b>1.386.865</b>	<b>1.546.442</b>	<b>11,51</b>
Missioni nazionali	689.431	590.423	-14,36
Missioni estere	344.441	285.720	-17,05
Missioni addestrative	352.993	670.299	89,89
<b>ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE</b>	<b>2.309.296</b>	<b>596.107</b>	<b>-74,19</b>
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute	1.715.910	537.351	-68,68
Accantonamento dirigenti RFS/ferie maturate e non godute	106.713	-46.214	-143,31
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	458.394	112.725	-75,41
Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate e non godute	28.279	-7.755	-127,42
<b>ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI</b>	<b>99.712.595</b>	<b>99.675.994</b>	<b>-0,04</b>
Assicurazione del personale dipendente	4.307.777	3.689.098	-14,36
Assicurazione del personale dirigente	167.354	174.553	4,30
Oneri previdenziali ed assicurativi	85.359.638	85.580.801	0,26
Oneri previdenziali INAIL	2.005.141	2.113.796	5,42
Contributi al Fondo di previdenza complementare	7.872.685	8.117.746	3,11
<b>ACCANTONAMENTO TFR</b>	<b>18.775.382</b>	<b>19.254.152</b>	<b>2,55</b>
Accantonamento TFR	18.189.495	18.622.727	2,38
Accantonamento dirigenti TFR	585.887	631.425	7,77
<b>ALTRI COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>1.787.556</b>	<b>5.774.513</b>	<b>223,04</b>
Incentivo all'esodo	1.713.000	5.477.937	219,79
Altri costi del personale	73.063	291.161	298,51
Borse di studio e rimborsi	1.493	5.415	262,69
<b>Totale</b>	<b>415.965.344</b>	<b>421.176.432</b>	<b>1,25</b>

Le cause di tale incremento possono riassumersi come segue.

A fronte di un contenuto incremento della componente *Stipendi ed altri assegni fissi*, che passa da 256,49 mln del 2017 a 257,18 mln (+0,69 mln, pari al +0,27 per cento), si assiste ad un aumento del 7,0 per cento della componente "*Indennità Variabili*" (+1,74 mln), prevalentemente per un maggior ricorso allo straordinario operativo (+2,53 mln) necessario, secondo la società, per far fronte all'incremento di traffico e alle esigenze formative connesse all'introduzione di nuove procedure operative di gestione del traffico aereo.

Resta invece sostanzialmente invariata la componente *Premio di Risultato* che registra un lieve decremento sia per i non dirigenti (-0,30 mln, pari al -3,41 per cento), sia per i dirigenti (-0,01 mln, pari al -0,89 per cento), mentre la voce *Accantonamento Piani di Lungo Termine* registra un incremento (+0,22 mln, pari al +65,59 per cento) per l'inserimento del piano di *Performance Share* per il triennio del 2018-2020 (2° ciclo).

Una significativa riduzione si evidenzia invece nella componente *Accantonamenti per RFS e Ferie maturate e non godute*, che registra una variazione di -1,71 mln (pari al -74,19 per cento), grazie ad un maggior utilizzo delle ferie da parte dei dipendenti.

Da segnalare infine, per quanto riguarda la voce *Altri Costi del Personale*, l'incremento di +3,76 mln (+219,79 per cento) della voce *Incentivo all'Esodo*, utilizzato prevalentemente per un ricambio di alcune posizioni dirigenziali.

### **2.6.3. Le relazioni industriali**

Il confronto con le Parti Sociali nel corso del 2018 si è sostanzialmente incentrato su tre temi principali quali il rinnovo della parte economica del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, il Piano Industriale ed il passaggio dal contratto nazionale di lavoro del personale Techno Sky da quello Metalmeccanico a quello del Trasporto Aereo.

Con riferimento al tema del rinnovo della parte economica delle Sezioni Specifiche Impianti strategici ed impianti a basso traffico della parte specifica servizi ATM del CCNL del Trasporto Aereo, avvenuta con la sottoscrizione in sede MIT in data 17 luglio 2018, la stessa ha portato all'attivazione di una fitta serie di incontri per dare concreta ed omogenea esecuzione a quanto concordato al tavolo ministeriale.

La presentazione alle Organizzazioni Sindacali del Piano Industriale 2018/2022, avvenuto in sede di Organismo Paritetico di Garanzia il 15 marzo 2018, contenente innovative tematiche di

carattere sia tecnologiche che organizzative ad esso connesse, ha avviato una stagione di accessi contraddittori con le OO.SS.

In data 26 ottobre 2018, con la sottoscrizione di un'ipotesi di accordo tra Techno Sky e OO.SS. Metalmeccaniche, si è conclusa, con esito positivo, la trattativa che si è protratta per oltre due anni per il passaggio, a far data dal 1° gennaio 2019, dal Contratto Nazionale Metalmeccanico a quello del Trasporto Aereo. Tale ipotesi di accordo è stata successivamente ratificata attraverso un referendum che ha visto oltre l'80 per cento del personale esprimersi favorevolmente a tale accordo.

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

##### **Il contenzioso del lavoro**

Nel primo semestre del 2019 si è 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 2,7 ml (9,4 nel 2017) composti da 1,7 ml (passività non correnti) e 0.9 ml (passività correnti).

Il fondo rischi relativo al contenzioso con il personale accoglie le passività che potrebbero emergere in esito a contenziosi di lavoro promossi a vario titolo e nel 2018 si sostanzia in 1,2 ml.

##### *La Privacy*

Nel corso del 2018 è proseguita l'attività del Gruppo ENAV di adeguamento al Regolamento europeo 2016/679 relativo alle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali (*General Data Protection Regulation* - GDPR)<sup>12</sup>, attraverso l'adozione di misure tecniche e organizzative adeguate per garantire che il trattamento dei dati personali sia conforme alle prescrizioni del predetto Regolamento.

---

<sup>12</sup> 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).

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.

Sono state pubblicate le procedure relative alla gestione del *data breach* (violazione dei dati personali) e per l'esercizio dei diritti degli interessati, nonché, al fine di individuare i trattamenti dei dati personali da sottoporre alla procedura di DPIA (*Data Protection Impact Assessment*), il Gruppo ha previsto la necessità di procedere ad una valutazione generale dei rischi per ciascun trattamento presente nel Registro dei trattamenti del Titolare. Pertanto, è stato predisposto un documento *standard* che costituisce la guida alla valutazione del rischio per ciascun trattamento e sono state svolte le DPIA sulla videosorveglianza e sul sistema di *whistleblowing*.

Sono state inoltre avviate le DPIA sul prototipo delle Torri Remote nonché quella, in collaborazione con il partner industriale Leonardo, sulla gestione della piattaforma D-Flight. È stata organizzata la formazione sulla nuova normativa europea a tutto il personale del Gruppo indirizzata a tutti i dirigenti e a tutto il personale.

Sono state aggiornate le clausole contrattuali relative al trattamento dei dati ed integrati i contratti in essere con sottoscrizione di addendum dedicati.

È stato avviato uno studio di fattibilità per l'implementazione di una piattaforma integrata dedicata alla *privacy*, che possa raccogliere tutti gli elementi essenziali o comunque quelli richiesti dalla normativa (in particolare registro dei trattamenti e nomine interne ed esterne), per poter dimostrare l'aderenza ai requisiti del GDPR e del d.lgs. n. 196 del 2003 anche con riferimento alla storicizzazione delle informazioni.

Sono state avviate anche le attività di redazione del Manuale di *Compliance privacy* del Gruppo ENAV.

#### *La trasparenza*

ENAV ha sulla *homepage* del proprio sito istituzionale un'apposita sezione denominata "Trasparenza". Anche nel corso del 2018, 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 l'Academy 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 Academy e sito a Forlì.

ENAV ha proseguito nel 2018 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.

Le ore di formazione erogate da Academy durante il 2018 sono state complessivamente 73.918, per un totale di 1.409 partecipanti. Le ore erogate sono state così suddivise: 18.181 di formazione di primo livello, 10.265 ore di formazione avanzata, 19.802 ore di formazione continua, 2.087 ore di formazione *e-learning*, 4.948 ore erogate per la verifica e lo sviluppo di competenze linguistiche, 1.735 ore di formazione su tematiche di *human performance* e 21.143 ore di formazione per clienti esterni. Da evidenziare l'introduzione delle attività formative erogate per il personale ATSEP del Gruppo (Technosky e ENAV), acquisite nel mese di ottobre a seguito della riorganizzazione, per un totale di 705 ore.

Per quanto riguarda la formazione del personale non operativo, la struttura *Managerial Training*, che opera nell'area Risorse Umane, ha realizzato nel corso del 2018 interventi formativi per un totale di 7.688 ore con il coinvolgimento di 722 partecipanti. Tra gli interventi realizzati si evidenzia un percorso di coaching destinato ai Dirigenti della struttura *Finance and Procurement* di gruppo; un percorso di *induction* rivolto ai 15 neoassunti Enav e Technosky; la progettazione ed erogazione di 3 percorsi formativi finalizzati a dare ulteriore impulso alle competenze di *Project Management*. Per lo sviluppo e il mantenimento delle competenze linguistiche sono state erogate 2.810 ore di formazione per 88 discenti.

## 2.7. L'attività negoziale

### 2.7.1. L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione

L'esercizio 2018 evidenzia un valore dei contratti stipulati pari a 126.966 ml, valore in diminuzione rispetto ai dati degli anni precedenti (162, 14 ml nel 2017 e 143,6 ml nel 2016).

La società però precisa che l'esercizio in questione deve essere considerato tenendo conto delle importanti attività relative a procedure di gara che hanno poi trovato la naturale conclusione nel 2019. Ad esempio, si può citare lo svolgimento, nel corso del 2018, della procedura di gara relativa alla Rete di comunicazioni operative di nuova generazione denominata E-NET 2. Nel corso del 2019 si è dato corso all'aggiudicazione definitiva in relazione al Lotto 1 ed è in fase di verifica ed aggiudicazione il Lotto 2 ai primi due operatori classificati in graduatoria.

Si è trattato della prima gara mai fatta da ENAV per il servizio di connettività operativa; a fini di "safety" la gara, di rilevante complessità, è stata impostata con due aggiudicatari differenti e con percorsi di connettività per tutti i differenti siti aziendali fra loro diversificati.

Sotto il profilo economico, stante i valori offerti dai due aggiudicatari, l'importo complessivo per la fornitura della connettività, sarà:

- per i collegamenti del Lotto 1 di euro 6.323.100,03 rispetto ai 10.000.000,00 posti a base d'asta;
- per i collegamenti del Lotto 2, a fine delle verifiche di diversificazione attualmente in corso, di euro 18.456.669,51 rispetto ai 26.500.000,00 posti a base d'asta.

Da evidenziare che i valori posti a base d'asta erano già significativamente inferiori ai prezzi precedentemente sostenuti da ENAV per la connettività.

Il valore del contrattualizzato 2018 si inserisce in un piano di rinnovamento industriale e tecnologico che ENAV ha intrapreso, al fine di collocare la società tra i principali *providers* protagonisti dell'*European ATM Masterplan*.

In tal senso il 2018 ha visto continuare il processo relativo all'esperimento di procedure competitive anche per ambiti in passato tecnologicamente vincolati, e quindi esclusi dal possibile perimetro di una gara aperta al mercato, anche grazie ad una pianificazione finalizzata ad un rinnovamento complessivo del parco tecnologico.

In tale quadro si può affermare che nel 2018 quasi tutte le "risorse tecnologiche" nell'ambito *core* di ENAV sono state acquisite mediante gara<sup>13</sup>. Il percorso potrà ritenere completo con

---

<sup>13</sup> In tal senso si segnala che nel corso degli ultimi anni sono state realizzate le gare relative allo sviluppo software (gara 4-Flight e gara AMAN) nonché quelle relative al rinnovamento degli apparati tecnologici (gara Radar di terra SMR, gara apparati di Radioassistenza, Gara apparati Voice Communication System, gara radio Terra-Bordo-Terra).

l'indizione della futura gara relativa ai Radar, il cui capitolato e bando sono attualmente in elaborazione.

Sempre in tale contesto, merita di essere menzionata la gara per l'ammodernamento dei "Voice Communication System" (VCS), relativa a sistemi di supporto necessari per le comunicazioni aeronautiche, con una base d'asta di 11,8 milioni di euro. L'esito di tale procedura permetterà di conseguire dei risparmi di oltre il 50 per cento rispetto ai precedenti prezzi di acquisto.

Anche tale procedura, peraltro, è stata ispirata a concetti innovativi quali: la doppia aggiudicazione, per i differenti sistemi primari e secondari, a due fornitori differenti, concetto ritenuto molto importante in ottica di "safety" (al fine di evitare il cosiddetto "common mode of failure"), nonché l'utilizzo di nuove tecnologie "Voice over IP", in grado tra l'altro di assicurare nuove e più economiche forme di connettività e funzionalità.

Inoltre, nell'ambito del programma 4- Flight deve essere menzionato il complesso lavoro svolto da esperti ENAV e del RTI vincitore della relativa gara, che ha consentito il concretizzarsi della LOA 4 che 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.

Nell'ambito delle opere civili, infine, tramite il sistema di qualificazione di ENAV, sono stati inoltrati 106 inviti a gara alle società iscritte, ottenendo un ribasso medio ponderato pari a oltre circa il 40 per cento per cento delle basi d'asta.

Quasi tutte le suddette gare sono state realizzate tramite piattaforma elettronica.

Per quanto riguarda gli affidamenti *in house* si rileva il ruolo della controllata Techno Sky, che nel corso del 2018 ha preso in carico tutte le attività di supporto alle Strutture precedentemente svolte dal personale SICTA. Da menzionare anche la partecipazione nelle attività di spostamento dell'Approach dalla Torre agli ACC. A tal proposito deve essere menzionato il contratto "pilota" di Olbia.

La società infine segnala che le procedure negoziate singole sono dovute principalmente a ragioni di necessaria complementarietà tecnologica e possesso di privativa industriale.

Relativamente alla tabella che segue, dove vengono riportati i dati in percentuale relativi al complesso dell'attività negoziale, si evidenzia come i valori relativi alle procedure di gara, siano in aumento rispetto al 2017 rappresentando l'impegno della società ad aprire al mercato ed alla concorrenza ogni possibile ambito di approvvigionamento.

Resta peraltro da evidenziare come il riportato ribasso medio ponderato pari a oltre circa il 40 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.

**Tabella 4 - Dati in percentuale relativi all'intera area negoziale**

Anno 2017		Anno 2018	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
GARA - PR	34,71	GARA - PA/PR(*)	43,18
APPALTO IN HOUSE	18,76	APPALTO IN HOUSE	9,47
MARKET PLACE	0,62	MARKET PLACE	1,00
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	19,92	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	29,46
ATTIVAZIONE OPZIONE	2,23	ATTIVAZIONE OPZIONE	5,34
ATTO DI VARIAZIONE	22,22	ATTO DI VARIAZIONE	10,63
CONVENZIONE CONSIP	0,88	CONVENZIONE CONSIP	0,56
RATIFICA	0,31	RATIFICA	0,36
<b>Totale complessivo</b>	<b>100,00</b>	<b>Totale complessivo</b>	<b>100,00</b>

(\*) In tale voce sono inclusi gli affidamenti effettuati tramite indagine di mercato e confronto competitivo che hanno comunque un peso percentuale a valore contenuto al di sotto dell'1 per cento.

## 2.7.2. Le attività commerciali della società e del Gruppo

Il Gruppo, nell'anno 2018, ha conseguito risultati in termini di ricavi derivanti da vendite di servizi al mercato terzo<sup>14</sup> per un totale di circa 13,6 ml, in decremento del 5,6 per cento rispetto ai risultati dell'anno precedente (14,4 ml), principalmente per la conclusione di alcune attività svolte sul mercato estero, tra cui la ristrutturazione dello spazio aereo negli Emirati Arabi, in fase di completamento, e la formazione per i controllori libici.

Rispetto alle Società del Gruppo, i ricavi conseguiti nell'anno 2018 risultano così distribuiti in termini percentuali:

- 45 per cento, ricavi ENAV SpA derivanti da contratti di consulenza aeronautica, radiomisure e formazione;
- 35 per cento ricavi TECHNO SKY derivanti da contratti di ingegneria;
- 20 per cento ricavi ENAV ASIA PACIFIC derivanti da contratti di consulenza aeronautica.

I ricavi realizzati nel 2018 provengono per la maggior parte da Paesi extra europei (Malesia, Arabia Saudita, EAU, Libia, Marocco).

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.*

La Società si è concentrata anche nel 2018 in diverse azioni commerciali fra le quali la proposta ad organizzazioni straniere (essenzialmente gestori del traffico aereo ed *authorities*) di nuovi progetti; partecipazione a fiere e convegni per la promozione commerciale; partecipazione a gare nazionali ed internazionali; lo sviluppo di *expertise* nella metodologia di elaborazione dei progetti complessi in termini di contenuti e processi e il miglioramento dei processi di

---

<sup>14</sup> 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.

produzione/erogazione dei servizi attraverso la revisione ed elaborazione delle procedure di elaborazione offerte; gestione commesse e gestione dei reclami e soddisfazione del cliente.

Il Gruppo ENAV ha portato a termine oltre 400 progetti (iniziati spesso in anni precedenti) in 29 diversi Paesi ed ha costruito una presenza stabile in aree geografiche strategiche quali Sudest Asiatico, Medioriente e Africa.

L'area del Sudest Asiatico ha come paese di riferimento per il Gruppo la Malesia, dove ENAV opera attraverso la propria controllata ENAV Asia Pacific, mentre per il Medioriente i paesi di riferimento sono gli Emirati Arabi Uniti e l'Arabia Saudita, dove ENAV opera attraverso la propria filiale registrata a Dubai.

L'Africa presenta due aree distinte di sviluppo del business, l'East African Community con Kenya, Rwanda ed Uganda ed il nord Africa con Marocco e Libia. Con quest'ultimo paese è stato firmato negli scorsi anni un *Memorandum of Understanding* che costituisce la base per il supporto necessario al riavvio dei Servizi della Navigazione Aerea in Libia e che oltre a consentire la stipula del contratto per la costruzione della nuova torre di controllo di Mitiga, agisce come veicolo di ulteriori negoziazioni commerciali che potrebbero nel tempo trasformarsi in nuovi contratti di valore considerevole.

Il valore dei ricavi da vendite di servizi al mercato terzo nel primo semestre del 2019 è di circa 4 ml per il Gruppo.

Alla data odierna il Gruppo registra un valore di offerte emesse in attesa di esito di oltre 22 milioni.

## **2.8. Il contenzioso**

### *Il Contenzioso civile e amministrativo*

Come per gli esercizi precedenti, anche nel 2018, la Società ha sottoposto a valutazione l'andamento del contenzioso in materia amministrativa e civile provvedendo a costituire, specifici fondi per quei contenziosi il cui esito negativo viene ritenuto probabile e per il quale si possa ragionevolmente procedere alla quantificazione, secondo le applicabili normative contabili. Si evidenzia che i fondi rischi e oneri, ricavabili dallo stato patrimoniale, ammontano complessivamente a 2,7 ml (9,4 nel 2017).

Il contenzioso civile ed amministrativo nel 2018 si è riferito, tra l'altro:

- alle azioni intraprese nei confronti di fornitori 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;
- 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;
- 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, previa delibera autorizzativa del CDA di ENAV del 2018 ed in conseguenza dei rinvii di udienza intervenuti, 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 predetto accordo transattivo sono stati disciplinati gli assetti proprietari dei beni oggetto di domanda giudiziale senza alcun documento economico 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 di non doversi procedere per intervenuta prescrizione del reato, il procedimento penale nei confronti di un ex Amministratore delegato, per le ipotesi di reato, di cui agli artt. 319 e 321 c.p. e all'art. 7, commi 2 e 3, legge n. 195/1974 e all'art. 4, comma 1, legge n. 659/1981, e di un ex dirigente della

Società, per le ipotesi di reato di cui agli artt. 319 e 321 c.p.. Avverso la predetta sentenza è stato interposto gravame da parte degli imputati rispetto al quale si è ancora in attesa della fissazione di 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* consigliere d'amministrazione di ENAV nonché vertice di società subappaltatrice di fornitore di ENAV con riferimento ad ipotesi di reato di cui all'art. 110 c.p., art. 7, commi 2 e 3, l. n. 195/1974 e art. 4, comma 1, l. n. 659/1981, oltre che per il reato di cui all'art. 8, l. n. 74/2000, con specifico riferimento a subappalti inerenti il contratto per l'ammodernamento dell'Aeroporto di Palermo.

- Il procedimento penale nei confronti di un *ex* Presidente del Consiglio di amministrazione di ENAV, di *ex* dirigente di ENAV e di vertici di società terza - *ex* fornitrice della controllata Techno Sky - per i reati di cui agli artt. 81, 319 e 321, in cui la Società si è costituita parte civile, si è concluso con sentenza di non doversi procedere per intervenuta prescrizione dei reati. Il giudizio inizialmente stralciato e poi riunito nei confronti di altro *ex* dirigente della società, imputato dei medesimi fatti di cui al precedente capoverso ove ENAV si è costituita parte civile, si è sempre definito con sentenza di non doversi procedere per intervenuta prescrizione dei reati. Avverso la predetta pronuncia è stato interposto gravame da parte dell'imputato, con fissazione dell'udienza innanzi la Corte di Appello.

- In relazione alla illecita sottrazione di beni e materiali di ENAV in deposito presso magazzino di terzi, di cui si è avuto contezza nel mese di gennaio 2014, a seguito della denuncia querela sporta dalla stessa Società è stato avviato procedimento penale dalla competente Procura della Repubblica. In data 2 luglio 2015 la Società si è costituita parte civile al fine di ottenere il ristoro dei danni subiti. Il primo grado è stato definito con riconoscimento della penale responsabilità dell'imputato per i fatti a lui ascritti e di una provvisoria in favore di ENAV a titolo di risarcimento danni. Il giudizio di appello successivamente incardinato si è definito con sentenza di condanna dell'imputato e conferma delle statuizioni di primo grado per le parti civili. La sentenza è pertanto passata in giudicato nel 2018. Sempre in relazione alla illecita sottrazione di beni e materiali di ENAV in deposito presso magazzino di terzi è stato avviato un ulteriore procedimento penale dalla competente Procura della Repubblica per reati, tra gli altri, di associazione per delinquere. In data 15 gennaio 2017 la Società si è costituita parte civile

all'udienza preliminare al fine di ottenere il ristoro dei danni subiti. All'esito è stato disposto il rinvio a giudizio degli imputati ad oggi pendente dinanzi al competente Tribunale.

- Nel procedimento avviato nel 2016 dalla Procura della Repubblica di Sassari risulta disposta la fissazione dell'udienza preliminare (per il mese di maggio 2019) nei confronti, tra gli altri, dell'ex Direttore generale di ENAV per ipotizzati reati di cui agli artt. 589 del codice penale, 90, 93 e 157 d.lgs. n. 81 del 2008, in relazione a un incidente verificatosi nel corso di un intervento di manutenzione straordinaria che cagionava la morte dell'amministratore della società appaltatrice delle opere. La posizione dell'Amministratore delegato è stata archiviata con provvedimento del Giudice per le Indagini Preliminari.

- Il procedimento avviato dalla competente Procura della Repubblica nei confronti di terzi all'esito della denuncia penale sporta da 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 Tribunale per tutti i reati contestati nei confronti degli imputati oltre al riconoscimento di una provvisoria in favore di ENAV. Avverso la predetta sentenza è stato successivamente interposto appello da parte degli imputati.

- In esito ad ordine di esibizione documentale del giudice ordinario in data 24 novembre 2016, la Società ha prodotto documentazione inerente taluni contratti oltre che inerente alla società controllata ENAV North Atlantic; per quanto consta, pende in proposito procedimento in fase di indagine presso la Procura della Repubblica di Roma, in merito al quale non risultano allo stato indagati né è stata formalizzata alcuna contestazione.

- In esito ad ordine di esibizione documentale in data 13 giugno 2018, ENAV ha prodotto documentazione inerente selezione di personale avente rapporto di parentela con ex Amministratore Unico della Società per l'assunzione al ruolo di controllore del traffico aereo, che, per quanto consta, pende in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica di Roma.

## 2.9. Il sistema dei controlli

### 2.9.1. 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.

Il 27 febbraio 2018 il Consiglio di amministrazione ha approvato il Modello 231 aggiornato (già realizzato tenendo conto delle *Linee guida di Confindustria per la costruzione dei Modelli 231*, delle *best practice* e delle pronunce giurisprudenziali significative in materia di responsabilità amministrativa degli enti). Parallelamente è stato aggiornato ed approvato, nella medesima seduta del Consiglio di amministrazione, anche il Codice Etico, che ha esteso il suo perimetro di applicabilità a tutte le società del Gruppo, divenendo pertanto il Codice Etico del Gruppo ENAV.

Il 26 febbraio 2019 il Consiglio di amministrazione ha approvato un aggiornamento del Codice Etico di Gruppo e del Modello 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 GDPR, che estende la sua valenza ai delitti informatici ex d.lgs. n. 231 dell'8 giugno 2001; con riferimento al rafforzamento del sistema disciplinare e alle misure di prevenzione in materia di gestione ambientale.

L'Organismo di vigilanza ha altresì presentato al Consiglio di amministrazione un Piano delle attività richiedendo altresì un *budget* per il funzionamento dell'Organismo stesso ed ha rendicontato a fine esercizio, attraverso una relazione al Consiglio di amministrazione sulle attività svolte nel corso del 2018. L'OdV, come riferito dalla società, 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 di formazione erogato *on line* a tutta la popolazione aziendale sia in materia di d.lgs. 231/2001 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 2018 e nei primi mesi dell'esercizio 2019 (sino al giugno 2019) l'Organismo di vigilanza di ENAV, oltre alle attività sopra specificate ha svolto le attività di seguito sintetizzate:

- esame dei flussi informativi pervenuti in base alla procedura interna;
- esame delle segnalazioni pervenute all'Organismo di Vigilanza e verifiche su quelle attinenti alle tematiche di cui al d.lgs. n. 231 del 2001;
- coordinamento delle attività di formazione in aula in materia di d.lgs. 231/01, di prevenzione della corruzione per dipendenti ENAV, erogata da risorse dell'*Internal Audit*;
- avvio dell'attività di *risk assessment* e conseguente *gap analysis* sul Modello 231/01 di ENAV, in relazione al novero dei reati presi in considerazione dal Modello, alle novità normative introdotte nel d.lgs. 231/01 nonché alle altre norme di rilievo (quali ad esempio il Regolamento UE n. 2016/679 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali - GDPR) ed alle modifiche recentemente intervenute nella macrostruttura della Società; l'attività è propedeutica alle valutazioni quanto all'opportunità di apportare eventuali aggiornamenti al Modello da valutare nel corso del 2019;
- predisposizione delle relazioni periodiche per il Consiglio di amministrazione sulle attività svolte dall'Organismo di Vigilanza;
- predisposizione del piano annuale delle attività dell'Organismo di Vigilanza con richiesta del relativo *budget*;
- 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.

Per quanto concerne le attività di monitoraggio sul corretto funzionamento del Modello di Organizzazione e Gestione, l'OdV ha esaminato gli esiti delle seguenti verifiche effettuate dall'*Internal Audit* nel corso del 2018 che hanno riguardato anche l'analisi dei protocolli di controllo con riferimento al Modello 231:

1. Tematiche trasversali siti periferici;
2. *Follow up* HSE Enav;
3. Ciclo attivo e ciclo passivo;

4. *Follow up* HSE Techno Sky;
5. Acquisiti delegati;
6. *Cyber security*;
7. Operazioni con parti correlate;
8. Subappalto Giemme Antincendio & Sicurezza;
9. Segnalazioni *shift*;
10. Segnalazioni Libia;
11. *Organization, Competence assessment, Progression*;
12. Sistema qualificazione lavori e professionisti;
13. Consuntivazione servizi e ricavi Techno Sky;
14. Segnalazione *Misterwolf*;
15. Visite presso i siti – Sito di Monte Stella;
16. *IT Demand Develop Mantain*;
17. Fiscale;
18. Visite presso i siti – Sito di Monte Circeo;
19. Orario di lavoro straordinario;
20. *Closing*;
21. Visita Polizia Lamezia Terme;
22. Monitoraggio spese di rappresentanza;
23. Visite presso i siti – Sito radar di Cima Canistreddu;
24. Visita presso l'aeroporto di Alghero;
25. Sistema di controllo sull'informativa finanziaria ex l. n. 262 del 2005;
26. Incidente ACC di Roma;
27. Visite presso i siti – Roma Salaria HQ;
28. Piano delle *performance* nazionale;
29. Visite presso i siti – *Flight inspection and validation*.

Non sono state riscontrate situazioni critiche per quanto concerne il rispetto dei protocolli di controllo previsti dal Modello 231 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

competenti. Gli esiti delle attività di verifica svolte hanno confermato l'effettiva applicazione del Modello, nonché l'ottemperanza ai fondamentali principi di controllo in esso contenuti. Inoltre, dalle attività di *follow-up* svolte, è risultato che le funzioni aziendali interessate hanno recepito i suggerimenti dell'Organismo di vigilanza.

### **2.9.2. L'Internal auditing**

Il Piano delle attività di *audit* per il 2018, che comprende e accoglie anche le attività di verifica sulle società controllate, è stato approvato dal Consiglio di amministrazione in data 27 febbraio 2018.

In data 2 agosto 2018 è stato presentato un aggiornamento del piano che prende in considerazione alcune nuove richieste formulate (CS, OdV), il nuovo piano industriale, il *report* ERM (*Enterprise risk management*) e le recenti evoluzioni normative. Tale piano ha permesso di consolidare gli interventi del secondo semestre 2018 e gli interventi del 2019. Mentre il Piano di *audit* per il 2019 è stato approvato dal Consiglio in data 26 febbraio 2019.

Per quanto attiene il Piano 2018, oltre alle attività previste nello stesso, nel corso dell'anno sono emerse ulteriori esigenze di verifica sia da parte del Collegio sindacale di ENAV che del Comitato Controllo Rischi e Parti Correlate, oltre a quelle avviate per opportunità dalla Funzione *Internal Audit* stessa a seguito di alcune segnalazioni ricevute direttamente o per il tramite dell'Organismo di vigilanza.

Come sopra richiamato, in data 26 febbraio 2019, il Consiglio di amministrazione ha approvato il Piano di *audit* per il 2019, che comprende e accoglie anche le attività di verifica sulle società controllate, che è stato preventivamente sottoposto all'approvazione del Comitato Controllo Rischi Parti Correlate. Il piano è diretto ad evidenziare le attività della Funzione *Internal Audit* previste per il 2019, comprese le attività di anticorruzione e quelle di supporto all'Organismo di vigilanza<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Nel corso del 2019, fino al 30 giugno 2019, sono state emesse le seguenti relazioni:

1. Ristrutturazione locali FIV;
2. *Business continuity*;
3. Visite presso i siti - ACC Milano;
4. ERM;
5. Privacy III livello;
6. *Procurement - testing* mirato ENAV;
7. *Building Management*;
8. *Fraud audit* carte carburante;
9. Program e *Project Management*;
10. Visita presso i siti - Aeroporto di Napoli;

Per la maggior parte degli interventi di *audit*, la società evidenzia un esito complessivamente soddisfacente del sistema dei controlli e di gestione dei rischi, ma individua anche alcune aree suscettibili di miglioramento a fronte delle quali sono state avviate, da parte dei diversi titolari dei processi, le opportune azioni correttive.

#### *Il sistema di prevenzione della corruzione*

Il Piano di *Internal Audit* per il 2018 ha altresì previsto la finalizzazione di una *policy* anticorruzione e dell'elaborazione di un modello anticorruzione coerente con le indicazioni della ISO 37001 al fine di essere sempre allineati alle *best practices* in materia. In data 2 agosto 2018 il Consiglio di amministrazione di ENAV ha approvato il Codice di comportamento per il contrasto alla corruzione (Codice Anticorruzione).

Inoltre, nel 2019, l'*Internal Audit* ha adottato un Manuale interno per il contrasto alla corruzione illustrati, insieme al documento di *Risk assessment*, al Comitato Controlli Rischi e Parti Correlate in data 25 gennaio 2019. Nel 2018 è stato pubblicato sul sito aziendale il Regolamento *whistleblowing*, approvato dall'Amministratore Delegato *pro-tempore*.

Il monitoraggio delle segnalazioni *whistleblowing* ne ha evidenziate nel 2018 due, dalle quali non sono emersi eventi di frode o corruzione e cinque segnalazioni nel primo semestre 2019 dalle quali, anche in questo caso, non sono emersi eventi di frode o corruzione.

### **2.9.3. Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari**

La figura del Dirigente preposto, adottata su base volontaria per richiesta del MEF, è divenuta di fatto obbligatoria dal 4 agosto 2015 quando ENAV ha assunto la qualifica di Ente di Interesse Pubblico a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario. Successivamente, l'avvio delle negoziazioni delle azioni di ENAV presso il Mercato Telematico Azionario, avvenuta in data 26 luglio 2016, ha comportato il rispetto di ulteriori obblighi di predisposizione e pubblicazione delle relazioni finanziarie previste dall'articolo 154-ter del TUF e dal Regolamento Emittenti Consob.

- 
11. Visita presso i siti – Radar di Teano;
  12. Segnalazione tempi affidamenti incarichi;
  13. Verifica presso i siti – Airport di Roma Urbe;
  14. Verifica presso i siti – Sito radar di Maccarese;
  15. Finanziamenti indiretti.

Le attività svolte dal Dirigente preposto nel 2018 hanno riguardato le attività di *testing* a supporto sia della relazione semestrale che del bilancio annuale, le attività riferite alla *Segregation of Duties* (Sod) e l'implementazione dei suggerimenti dell'*Internal Audit*. Nel corso del 2018 il Dirigente Preposto è stato oggetto di un apposito *audit* riguardante "l'adeguatezza del *framework* di controllo interno adottato" da cui non sono emerse anomalie ma alcuni punti di miglioramento recepiti e illustrati nell'ambito della relazione del Dirigente Preposto presentata in sede di approvazione del bilancio 2018. In particolare, le attività di *testing* sul bilancio annuale hanno riguardato 8 processi significativi e anche il processo fiscale e l'*Information Technology General Controls* per un totale complessivo di 98 controlli da cui non sono emerse anomalie. Nel corso del 2018 è stato avviato il progetto SoD, come progetto pilota, finalizzato a valutare il livello di segregazione sistemica dei seguenti processi: Ciclo passivo, Bilancio, Tesoreria e *Payroll* e dei relativi sistemi a supporto. Da tale progetto sono emerse alcune utenze da bonificare ed azioni da implementare congiuntamente alla struttura IT and *Digital Transformation*.

A valle di tali attività e quelle di *testing* sul bilancio annuale, il Dirigente preposto ha attestato la regolarità, in data 11 marzo 2019, sia del bilancio di esercizio che del bilancio consolidato, evidenziando che non sono emersi aspetti di rilievo e che il bilancio di esercizio ed il bilancio consolidato corrispondono alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e sono redatti in conformità alle disposizioni di legge.

#### **2.9.4. Il controllo di gestione e la contabilità analitica**

##### *- Controllo di gestione*

Nel corso del 2018 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 (*TechnoSky e SICTA*). Nel mese di dicembre del 2018 la società ha concluso il processo di redazione del *budget* di gruppo per l'esercizio relativo al 2019, 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 2019.

In tal senso, con la finalità di pervenire alla definizione del *budget* consolidato di gruppo, si è proceduto, nel corso dell'anno e in occasione delle chiusure periodiche trimestrali, 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*, nel corso del 2018 la Società ha avviato 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.

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.

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 i seguenti principali obiettivi istituzionali e gestionali:

- la separazione contabile, ovvero la determinazione dei costi e ricavi consuntivi dei servizi di Rotta, di Terminale e dei servizi non regolamentati relativi alla vendita di formazione, radiomisure, consulenza aeronautica, e altri servizi;
- il monitoraggio dei costi diretti e indiretti, dei parametri di efficienza operativa e redditività attraverso la produzione di prospetti di conto economico gestionali a supporto delle decisioni aziendali;
- la predisposizione della reportistica richiesta dagli enti esterni nazionali e internazionali.

### 3. LA GESTIONE FINANZIARIA

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 è stato predisposto 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).<sup>16</sup>

Il bilancio di esercizio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella riunione dell'11 marzo 2019 e ai sensi dell'art. 2364 del codice civile, dall'Assemblea degli azionisti nella seduta del 26 aprile 2019.

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 detto, dall'assemblea del 29 aprile 2016 ed oggetto di integrazione, a seguito di maggiori attività previste dal Regolamento (UE) n. 537/2014 e dal d.lgs. n. 139 del 2015 applicati ai bilanci con esercizi finanziari aventi inizio a partire dal 1° gennaio 2017, 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 2018 sono state validate dalla società di revisione in data 26 marzo 2019.

---

<sup>16</sup> Adottati dall'Unione europea con il Regolamento europeo (CE) n. 1606/2002 del 19 luglio 2002 nonché ai sensi del d.lgs. n. 38 del 28 febbraio 2005 che ha disciplinato l'applicazione degli IFRS nell'ambito del corpo legislativo italiano.

### 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 2018, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

**Tabella 5 - Conto economico**

	2018	2017	Variazioni assolute
<i>RICAVI</i>			
Ricavi da attività operativa*	917.115.850	859.202.353	57.913.497
Balance**	(80.687.268)	(17.223.255)	(63.464.013)
Altri ricavi operativi***	56.115.904	46.112.229	10.003.675
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>892.544.486</b>	<b>888.091.327</b>	<b>4.453.159</b>
<i>COSTI</i>			
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(3.533.156)	(3.222.727)	(310.429)
Costi per servizi	(176.084.272)	(183.756.181)	7.671.909
Costo del personale	(421.176.433)	(415.965.693)	(5.210.740)
Costi per godimento beni di terzi	(2.122.983)	(2.767.197)	644.214
Altri costi operativi	(4.640.967)	(4.607.761)	(33.206)
Costi per lavori interni capitalizzati	7.449.090	7.589.447	(140.357)
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(600.108.721)</b>	<b>(602.730.112)</b>	<b>2.621.391</b>
<i>AMMORTAMENTI E VALORI</i>			
Ammortamenti	(140.329.447)	(142.312.770)	1.983.323
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	(6.591.015)	(7.269.977)	678.962
Svalutazioni/(Ripristini) per attività materiali e immateriali	(819.475)	0	
Accantonamenti	3.256.378	701.733	2.554.645
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>147.952.206</b>	<b>136.480.201</b>	<b>11.472.005</b>
<i>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</i>			
Proventi finanziari	3.834.480	3.996.850	(162.370)
Oneri finanziari	(7.161.507)	(6.277.485)	(884.022)
Utile (perdita) su cambi	193.167	(434.487)	627.654
<b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>(3.133.860)</b>	<b>(2.715.122)</b>	<b>(418.738)</b>
<i>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</i>			
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>144.818.346</b>	<b>133.765.079</b>	<b>11.053.267</b>
<i>IMPOSTE</i>			
Imposte sul reddito	(41.883.585)	(39.260.345)	(2.623.240)
<b>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO</b>	<b>102.934.761</b>	<b>94.504.734</b>	<b>8.430.027</b>

\*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; contributi in conto esercizio; finanziamenti europei ed altro.

**Tabella 6 - Stato patrimoniale**

<i>ATTIVITA'</i>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>Variazioni</b>
<i>ATTIVITA' NON CORRENTI</i>			
Attività Materiali	1.020.986.730	1.047.734.825	(26.748.095)
Attività Immateriali	55.796.859	57.773.445	(1.976.586)
Partecipazioni	147.121.418	147.071.418	50.000
Attività finanziarie non correnti	28.106.040	2.985.856	25.120.184
Attività per imposte anticipate	9.074.324	18.059.202	(8.984.878)
Crediti tributari non correnti	23.164.181	23.164.181	0
Crediti Commerciali non correnti	18.447.628	88.173.706	(69.726.078)
	22.109.549	-	
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>1.324.806.729</b>	<b>1.384.962.633</b>	<b>(60.155.904)</b>
<i>ATTIVITA' CORRENTI</i>			
Rimanenze	60.983.431	60.968.545	14.886
Crediti commerciali correnti	264.340.989	281.986.985	(17.645.996)
Crediti verso imprese del Gruppo	22.590.529	18.392.809	4.197.720
Attività finanziarie correnti	9.006.701	325.067	8.681.634
Crediti Tributari	16.867.159	15.164.950	1.702.209
Altre attività correnti	60.442.488	10.430.572	50.011.916
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	308.205.784	257.549.667	50.656.117
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>742.437.081</b>	<b>644.818.595</b>	<b>97.618.486</b>
<i>attività destinate alla dismissione</i>	<b>704.900</b>	<b>704.900</b>	
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>2.067.948.710</b>	<b>2.030.486.128</b>	<b>37.462.582</b>
<i>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</i>			
	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>Variazioni</b>
<i>PATRIMONIO NETTO</i>			
Capitale sociale	541.744.385	541.744.385	0
Riserve	451.905.958	450.568.662	1.337.296
Utili/(perdite) portati a nuovo	43.312.206	54.851.816	(11.539.610)
Utile/(Perdita) di esercizio	102.934.761	94.504.734	8.430.027
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.139.897.310</b>	<b>1.141.669.597</b>	<b>(1.772.287)</b>
<i>PASSIVITA' NON CORRENTI</i>			
Fondi rischi e oneri	1.410.000	6.955.672	(5.545.672)
TFR e altri benefici ai dipendenti	35.475.338	37.703.262	(2.227.924)
Passività per imposte differite	2.673.163	3.504.717	(831.554)
Passività finanziarie non correnti	337.252.863	350.670.193	(13.417.330)
Debiti commerciali non correnti	34.841.889	23.647.605	11.194.284
Altre passività non correnti	172.486.366	106.252.719	66.233.647
<b>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>584.139.619</b>	<b>528.734.168</b>	<b>55.405.451</b>
<i>PASSIVITA' CORRENTI</i>			
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	991.946	2.208.600	(1.216.654)
Debiti commerciali correnti	120.318.758	124.984.355	(4.665.597)
Debiti verso imprese del Gruppo	56.384.836	45.151.552	11.233.284
Debiti tributari e previdenziali	24.475.928	31.462.712	(6.986.784)
Passività finanziarie correnti	14.923.767	30.461.827	(15.538.060)
Altre passività correnti	126.816.546	125.813.317	1.003.229
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>343.911.781</b>	<b>360.082.363</b>	<b>(16.170.582)</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<b>928.051.400</b>	<b>888.816.531</b>	<b>39.234.869</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>2.067.948.710</b>	<b>2.030.486.128</b>	<b>37.462.582</b>

**Tabella 7 - Rendiconto finanziario**

	(dati in migliaia)	2018	2017
<b>A</b>	<b>DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO</b>	257.550	213.745
	<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio</b>		
	Risultato d'esercizio	102.935	94.505
	Ammortamenti	140.329	142.312
	Variazione netta delle passività per benefici ai dipendenti	(1.066)	(803)
	Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di attività materiali ed immateriali	1.108	1.189
	Altri proventi/oneri su flussi non monetari	(983)	1.145
	Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	(3.256)	(1.549)
	Accantonamento per piani di <i>stock grant</i>	762	440
	Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	7.998	(792)
-	Decremento/(Incremento) Rimanenze	434	455
	Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti e non correnti	89.929	7.892
	Decremento/(Incremento) Crediti tributari e debiti tributari e previdenziali	(8.689)	6.805
	Variazione delle Altre attività e passività correnti	(49.007)	(43.309)
	Variazione delle Altre attività e passività non correnti	44.122	(5.631)
	Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	(25.532)	(13.328)
	Variazione dei crediti e debiti verso imprese del gruppo	7.035	7.149
<b>B -</b>	<b>TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' D'ESERCIZIO</b>	<b>306.119</b>	<b>196.480</b>
	<b>di cui Imposte pagate</b>	(40.659)	(36.003)
	<b>di cui Interessi pagati</b>	(3.610)	(3.634)
	<b>Flusso di cassa netto generato/ (assorbito) dalle attività di investimento</b>		
	Investimenti in attività materiali	(113.542)	(109.447)
	Investimenti in attività immateriali	(6.707)	(8.338)
	Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimento	31.897	19.659
	Dismissioni attività materiali	4.500	0
	Decrem/ (incred) crediti commerciali per investimenti	(3.000)	0
<b>C-</b>	Investimenti in partecipazioni	(50)	0
	Investimenti in attività finanziarie	(33.893)	(4.491)
	<b>TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>	<b>(120.795)</b>	<b>(102.617)</b>
	<b>Flusso di cassa netto generato dalle attività di finanziamento</b>		
	Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	0	80.000
-	(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	(28.996)	(31.333)
-	Variazione netta delle passività finanziarie a lungo termine	41	220
	Variazione netta delle passività finanziarie a breve termine	0	0
	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti	241	(304)
<b>D-</b>	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie non correnti	0	(3.294)
<b>E -</b>	Acquisto azioni proprie	(4.973)	0
<b>F -</b>	Distribuzione di dividendi	(100.981)	(95.347)
	<b>TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>	<b>(134.668)</b>	<b>(50.058)</b>
	<b>Flusso di cassa complessivo (B+C+D)</b>	50.656	43.805
	<b>DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (A+E)</b>	308.206	257.550

## Dati economici

L'esercizio 2018 di ENAV chiude con un utile netto di 102,9 ml, in incremento rispetto all'esercizio precedente (94,5 ml) di 8,4 ml. Su tale risultato positivo hanno inciso vari fattori: i ricavi complessivi sono passati da 878,4 ml a 883,4 ml, in aumento di 5 ml rispetto al 2017 principalmente per l'aumento della voce altri ricavi operativi del 29 per cento correlati all'aumento dei ricavi da finanziamenti europei nonché alla plusvalenza per la vendita di una parte del complesso immobiliare Academy di Forlì; i costi complessivi emersi nell'esercizio registrano una riduzione di 2,6 ml, in particolare i costi per servizi che si riducono del 4 per cento.

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

**Tabella 8 - Conto economico riclassificato**

<i>(dati in migliaia)</i>	2018	2017	Variazioni	
			assolute	%
Ricavi da attività operativa	917.116	859.202	57.914	7
Balance	(80.687)	(17.223)	(63.464)	n.a
Altri ricavi operativi <sup>^</sup>	47.018	36.381	10.637	29
<b>Totale ricavi</b>	<b>883.447</b>	<b>878.360</b>	<b>5.087</b>	<b>1</b>
Costi del personale	(421.176)	(415.966)	(5.210)	1
costi per lavori interni capitalizzati	7.449	7.590	(141)	-2
Altri costi operativi	(186.382)	(194.354)	7.972	-4
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(600.109)</b>	<b>(602.730)</b>	<b>2.621</b>	<b>-0,4</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>283.338</b>	<b>275.630</b>	<b>7.708</b>	<b>3</b>
Ammortamenti netto contribuiti su investimenti	(131.232)	(132.582)	1.350	-1
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(4.154)	(6.568)	2.414	-37
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>147.952</b>	<b>136.480</b>	<b>11.472</b>	<b>8</b>
Proventi (oneri) finanziari	(3.134)	(2.715)	(419)	15
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>144.818</b>	<b>133.765</b>	<b>11.053</b>	<b>8</b>
Imposte sul reddito	(41.883)	(39.260)	(2.623)	7
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>102.935</b>	<b>94.505</b>	<b>8.430</b>	<b>9</b>

<sup>^</sup> Nella voce sono esclusi i contributi conto impianti per 9.1 ml nel 2018 e 9.7 ml nel 2017

I ricavi da attività operativa si attestano a 917 ml, registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente del 7 per cento (859,2 ml nel 2017). Tale risultato è legato all'incremento dei ricavi di rotta e dei ricavi di terminale per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio, pari rispettivamente a +9,8 per cento e +1,4 per cento rispetto al 2017.

I ricavi da mercato non regolamentato ammontano a 6 ml e registrano un decremento rispetto all'esercizio precedente di 4,3 ml, per i lavori di ristrutturazione dello spazio aereo negli Emirati Arabi.

Il *balance* incide negativamente sull'ammontare dei ricavi per 80,7 ml, in misura superiore di 63,5 ml rispetto all'esercizio precedente, a seguito di: minori *balance* iscritti nell'esercizio per complessivi 21,5 ml; iscrizione di *balance* negativi per 10,6 ml; maggiore imputazione in tariffa, e quindi a conto economico, dei *balance* iscritti negli esercizi precedenti per 55,2 ml.

Gli *altri ricavi operativi* ammontano a 47 ml (non comprendono la quota dei contributi in conto impianti) e registrano un incremento di 10,6 ml rispetto al 2017 principalmente per i maggiori importi riferiti ai finanziamenti europei rispetto all'esercizio precedente e la vendita di parte dell'immobile Academy sito in Forlì.

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

I *costi operativi* si attestano a complessivi 600,1 ml (602,7 ml nel 2017), comprensivi dei costi del personale (421,2 ml) ed altri costi operativi (186,4 ml), e registrano un decremento netto di 2,6 ml rispetto all'esercizio 2017, in particolare i costi per servizi si riducono del 4 per cento.

Tali valori hanno inciso positivamente nella determinazione dell'EBITDA, generando un incremento del 3 per cento rispetto al 2017, attestandosi a 283,3 ml. Anche l'EBIT registra un valore pari a 147,9 ml in incremento dell'8 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Il saldo dei *proventi ed oneri finanziari* presenta un valore negativo di 3,1 ml, in incremento rispetto all'esercizio precedente di 0,419 ml per i minori proventi finanziari, connessi alla riduzione dei proventi da attualizzazione *balance*.

Gli oneri finanziari, perlopiù legati all'indebitamento verso il sistema bancario (+ 884 migliaia di euro), registrano un peggioramento dovuto anche all'attualizzazione dei crediti iscritti nell'esercizio per progetti finanziati in ambito PON (programma operativo nazionale).

Il risultato di esercizio, per effetto delle dinamiche sopra rappresentate e come già accennato, si attesta ad un valore positivo pari a 102,9 ml, in incremento del 9 per cento rispetto al 2017.

## Dati patrimoniali e finanziari

Tabella 9 - Stato patrimoniale riclassificato

(dati in migliaia)	2018	2017	Variazioni Ass.	Variazioni %
Attività materiali	1.020.987	1.047.735	(26.748)	(3)
Attività immateriali	55.797	57.773	(1.976)	(3)
Partecipazioni	147.121	147.071	50	0
crediti commerciali e debiti commerciali non correnti	(16.394)	64.526	(80.920)	(125)
Altre attività e passività non correnti	(127.212)	(83.089)	(44.123)	53
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>1.080.299</b>	<b>1.234.016</b>	<b>(153.717)</b>	<b>(12)</b>
Rimanenze di magazzino	60.983	60.968	15	0
Crediti commerciali	264.341	281.987	(17.646)	(6)
Debiti commerciali	(120.319)	(124.984)	4.665	(4)
Altre attività e passività correnti	(107.778)	(158.438)	50.660	(32)
attività destinate alla dismissione	705	705	0	0
<b>Capitale di esercizio netto</b>	<b>97.932</b>	<b>60.238</b>	<b>37.694</b>	<b>63</b>
<b>Capitale investito lordo</b>	<b>1.178.231</b>	<b>1.294.254</b>	<b>(116.023)</b>	<b>(9)</b>
fondo benefici ai dipendenti	(35.475)	(37.703)	2.228	(6)
fondi per rischi ed oneri	(2.402)	(9.164)	6.762	(74)
Crediti/(debiti) per imp. anticipate o diff.	6.401	14.554	(8.153)	(56)
<b>Capitale investito netto</b>	<b>1.146.755</b>	<b>1.261.941</b>	<b>(115.186)</b>	<b>(9)</b>
<b>Coperture del capitale investito netto</b>				
Patrimonio netto	1.139.897	1.141.670	(1.773)	0
Posizione finanziaria netta	6.858	120.271	(113.413)	(94)
<b>Totale coperture</b>	<b>1.146.755</b>	<b>1.261.941</b>	<b>(115.186)</b>	<b>(9)</b>

Il *Capitale investito netto* si attesta a 1.146,7 ml ed è in decremento di 115,2 ml rispetto al 31 dicembre 2017, come risultato delle variazioni avvenute nelle seguenti voci:

- Il *Capitale immobilizzato netto*, pari a 1.080,3 ml si è decrementato di 153,7 ml, rispetto il 31 dicembre 2017, per: i) il decremento delle attività materiali e immateriali per complessivi 28,7 ml a seguito della rilevazione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; ii) la riduzione netta dei crediti e debiti commerciali non correnti per 80,9 ml a seguito dei minori *balance* positivi iscritti nell'esercizio uniti alla maggiore riclassifica nei crediti commerciali e debiti commerciali correnti dei *balance* inseriti in tariffa nel 2019; iii) l'incremento della voce relativa alle altre attività e passività non correnti per 44,1 ml, principalmente per le maggiori passività legate ai risconti passivi che accolgono i contributi in conto impianti rilevati nell'esercizio nei crediti, a seguito della concessione dei finanziamenti per gli investimenti negli aeroporti e Area Control Center del sud Italia a valere sul Programma

Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 20142020 sulla base di convenzioni stipulate con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti registrate presso la Corte dei conti;

- Il *Capitale di esercizio netto* si attesta a 97,9 ml in incremento di 37,7 ml rispetto al 31 dicembre 2017. Le principali variazioni hanno riguardato: i) il decremento dei crediti commerciali per 17,6 ml di cui riferiti a crediti verso Eurocontrol per 8 ml, principalmente per l'incasso di posizioni aperte nell'esercizio precedente tra cui il credito di rotta maturato nei confronti di Alitalia prima dell'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria che ne ha dichiarato lo stato di insolvenza, in conformità all'accordo definito con Eurocontrol nel mese di dicembre 2017, per 10,9 ml insieme ed altre posizioni che hanno compensato il maggior fatturato degli ultimi mesi dell'anno, rispetto al 31 dicembre 2017; gli incassi dei crediti vantati verso le società di gestione Soaco e Valerio Catullo, a seguito della positiva sentenza della Corte di Appello, per complessivi 16,6 ml; un incremento dei crediti per balance quota corrente di 9,9 ml per il maggiore importo che verrà imputato in tariffa nel 2019; ii) la variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto netto di minor debito per 50,6 ml principalmente per la rilevazione di maggiori attività riferite sia al credito verso la Commissione europea, a titolo di *interim payment* a valere sui progetti finanziati in ambito CEF call 2014 e 2015 oggetto di rendicontazione nel mese di luglio 2018, per complessivi 17,5 ml che al credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti per l'ammissione a finanziamento PON 20142020 di alcuni progetti di investimento la cui quota a breve ammonta a 34,8 ml.

Nella determinazione del *capitale investito netto* incidono anche: il Fondo benefici ai dipendenti per negativi 35,5 ml, che ha registrato nell'esercizio una variazione positiva di 2,2 ml, sia per le liquidazioni ed anticipazioni erogate che per l'utile attuariale rilevato al 31 dicembre 2018; i fondi per rischi ed oneri per 2,4 ml, decrementati nell'esercizio per la positiva definizione di alcune controversie verso dipendenti e fornitori e i crediti per imposte anticipate e debiti per imposte differite per un importo netto di positivi 6,4 ml, in decremento netto di 8,1 ml principalmente per il *reversal* a conto economico delle imposte anticipate iscritte sui fondi tassati e sul fondo svalutazione crediti.

Il *patrimonio netto* si attesta a 1.139,9 ml e registra un decremento netto di 1,8 ml, rispetto al 31 dicembre 2017, per l'utile dell'esercizio 2018 pari a 102,9 ml, in incremento di 8,4 ml rispetto al

2017, l'utile attuariale rilevato nel 2018 al netto dell'effetto fiscale per 0,9 ml e la rilevazione della quota di competenza dell'esercizio, dei piani di incentivazione a lungo termine per 0,7 ml. Tali effetti positivi però sono stati compensati dalla riduzione del patrimonio netto, per il pagamento del dividendo di 100,9 ml e per l'acquisto delle azioni proprie per 4,9 ml.

L'*indebitamento finanziario netto* presenta un saldo di 6,9 ml in netto miglioramento, rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2017, di 113,4 ml, come rappresentato nella seguente tabella.

**Tabella 10 - Posizione finanziaria netta**

<i>(dati in migliaia)</i>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>Variazioni</b>
Disponibilità liquide	308.206	257.550	50.656
Crediti finanziari correnti	9.007	325	8.682
Indebitamento finanziario corrente	(14.924)	(30.462)	15.538
<b>Posizione finanziaria corrente netta</b>	<b>302.289</b>	<b>227.413</b>	<b>74.876</b>
Crediti finanziari non correnti	28.106	2.986	25.120
Debiti finanziari non correnti	0	0	0
Indebitamento finanziario non corrente	(337.253)	(350.670)	13.417
<b>Indebitamento finanziario non corrente</b>	<b>(309.147)</b>	<b>(347.684)</b>	<b>38.537</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>(6.858)</b>	<b>(120.271)</b>	<b>113.413</b>

Al 31 dicembre 2018 la variazione positiva dell'indebitamento finanziario netto per 113,4 ml 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: i) il pagamento del dividendo per 100,9 milioni; ii) il pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze per 45,9 ml; iii) il pagamento all'Aeronautica Militare Italiana della quota degli incassi di terminale di propria competenza per 15,7 ml; iv) il pagamento del saldo e degli acconti dell'imposta IRES e IRAP per 39,8 ml; v) l'acquisto delle azioni proprie per 4,9 ml.

### **3.2. Il bilancio del gruppo ENAV**

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2018, come già accennato, 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 dell'11 marzo 2019.

Rispetto all'esercizio precedente l'area di consolidamento ha subito modifiche a seguito della costituzione avvenuta nel mese di novembre 2018 della società D-Flight, partecipata al 100 per cento da ENAV S.p.A. e consolidata integralmente.

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

**Tabella 11 - Conto economico consolidato**

	2018	2017
<i>RICAVI</i>		
Ricavi da attività operativa	924.584.708	863.160.709
Balance	(80.687.268)	(17.223.255)
Altri ricavi operativi	54.939.844	45.616.906
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>898.837.284</b>	<b>891.554.360</b>
<i>COSTI</i>		
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(9.765.441)	(7.779.430)
Costi per servizi	(123.780.161)	(130.535.421)
Costo del personale	(480.216.063)	(478.421.493)
Costi per godimento beni di terzi	(4.868.122)	(5.632.167)
Altri costi operativi	(4.829.873)	(4.993.854)
Costi per lavori interni capitalizzati	31.101.091	29.133.043
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(592.358.569)</b>	<b>(598.229.322)</b>
Ammortamenti	(137.829.368)	(140.060.746)
Svalutazioni / (ripristini) di valore di crediti	(6.705.352)	(7.284.748)
Svalutazioni / (ripristini) per attività materiali e immateriali	(819.475)	0
Accantonamenti	3.266.378	701.733
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>164.390.898</b>	<b>146.681.277</b>
<i>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</i>		
Proventi finanziari	3.969.783	3.971.289
Oneri finanziari	(7.349.877)	(6.458.220)
Utile (perdita) su cambi	187.961	-441.705
<b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>(3.192.133)</b>	<b>(2.928.636)</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>161.198.765</b>	<b>143.752.641</b>
Imposte sul reddito	(46.808.650)	(42.254.815)
<b>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO</b>	<b>114.390.115</b>	<b>101.497.826</b>
di cui:		
Risultato Netto di pertinenza della Capogruppo	114.390.115	101.497.826
Risultato Netto di Terzi	0	0

**Tabella 12 - Stato patrimoniale consolidato**

ATTIVITA'	2018	2017
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		
Attività Materiali	1.000.063.255	1.027.515.875
Attività Immateriali	122.368.136	124.413.813
Partecipazioni in altre imprese	60.306.404	51.216.852
Attività finanziarie non correnti	37.160.916	13.001.295
Attività per imposte anticipate	15.793.097	24.785.005
Crediti tributari non correnti	24.858.353	24.858.353
Crediti Commerciali non correnti	18.447.628	88.173.706
Altre attività non correnti	22.109.549	-
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>1.301.107.338</b>	<b>1.353.964.899</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>		
Rimanenze	61.000.915	60.986.028
Crediti commerciali correnti	268.075.849	285.810.027
Attività finanziarie correnti	9.006.701	325.067
Crediti Tributari	27.099.269	26.178.368
Altre attività correnti	61.617.542	11.668.739
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	316.310.894	263.325.431
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>743.111.170</b>	<b>648.293.660</b>
Attività destinate alla dismissione	1.463.881	1.195.674
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>2.045.682.389</b>	<b>2.003.454.233</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>		
Capitale sociale	541.744.385	541.744.385
Riserve	462.563.374	453.311.632
Utili/(perdite) portati a nuovo	18.860.841	23.411.079
Utile/(Perdita) di esercizio	114.390.115	101.497.826
Totale patrimonio netto di Gruppo	1.137.558.715	1.119.964.922
Capitale e Riserve di Terzi	0	0
Utile/(Perdita) di Terzi	0	0
Totale Patrimonio Netto di pertinenza di terzi	0	0
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.137.558.715</b>	<b>1.119.964.922</b>
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		
Fondi rischi e oneri	1.715.000	7.270.672
TFR e altri benefici ai dipendenti	52.279.812	55.635.827
Passività per imposte differite	4.073.569	3.504.717
Passività finanziarie non correnti	337.252.863	350.670.193
Debiti commerciali non correnti	34.841.889	23.647.605
Altre passività non correnti	172.486.366	106.252.719
<b>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>602.649.499</b>	<b>546.981.733</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>		
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	991.946	2.208.600
Debiti commerciali correnti	126.121.713	130.854.158
Debiti tributari e previdenziali	32.105.317	39.380.997
Passività finanziarie correnti	14.923.767	30.461.827
Altre passività correnti	131.326.186	133.101.668
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>305.468.929</b>	<b>336.007.250</b>
Passività direttamente associate alle attività destinate alla dismissione	5.246	500.328
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<b>908.123.674</b>	<b>883.489.311</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>2.045.682.389</b>	<b>2.003.454.233</b>

**Tabella 13 - Rendiconto finanziario consolidato**

<i>(dati in migliaia)</i>		2018	2017
<b>A -</b>	<b>DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO (*)</b>	<b>264.275</b>	<b>231.811</b>
	<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio</b>		
	Risultato d'esercizio	114.390	101.498
	Ammortamenti	137.830	140.060
	Variazione netta della passività per benefici ai dipendenti	(1.952)	(2.114)
	Variazione derivante da effetto cambio	(9)	(3.536)
	Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di attività materiali ed immateriali	1.108	1.189
	Altri proventi/oneri su flussi non monetari	(764)	837
	Accantonamento per piani di <i>stock grant</i>	745	456
	Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	(3.266)	(1.549)
-	Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	7.949	(840)
	Decremento/(Incremento) Rimanenze	451	463
	Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti e non correnti	90.079	6.188
	Decremento/(Incremento) Crediti tributari e debiti tributari e previdenziali	(8.257)	10.719
	Variazione delle Altre attività e passività correnti	(52.048)	(42.173)
	Variazione delle Altre attività e passività non correnti	44.126	(5.630)
	Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	(22.335)	(11.930)
<b>B -</b>	<b>TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' D'ESERCIZIO</b>	<b>308.047</b>	<b>193.638</b>
	<b>di cui Imposte pagate</b>	<b>(44.395)</b>	<b>(36.547)</b>
	<b>di cui Interessi pagati</b>	<b>(3.651)</b>	<b>(3.650)</b>
	<b>Flusso di cassa netto generato/assorbito dalle attività di investimento</b>		
	Investimenti in attività materiali	(110.258)	(106.889)
	Investimenti in attività immateriali	(6.718)	(8.488)
	Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimento	28.624	17.251
	Investimenti in altre partecipazioni	0	(16.890)
	Vendita attività materiali	4.500	0
	Decremento/(Incremento) crediti commerciali per investimento	(3.000)	0
	Investimenti in attività finanziarie	(33.893)	0
<b>C -</b>	<b>TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>	<b>(120.745)</b>	<b>(115.016)</b>
	<b>Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento</b>		
	Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	0	80.000
	(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	(28.996)	(31.333)
	Variazione netta delle passività finanziarie a lungo termine	41	220
	Emissione prestito obbligazionario	0	0
	Variazione netta delle passività finanziarie a breve termine	0	0
-	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti	241	(304)
-	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie non correnti	740	670
	Acquisto azioni proprie	(4.973)	0
	Distribuzione di dividendi	(100.981)	(95.347)
<b>D -</b>	<b>TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>	<b>(133.928)</b>	<b>(46.094)</b>
<b>E -</b>	<b>Flusso di cassa complessivo (B+C+D)</b>	<b>53.374</b>	<b>32.528</b>
<b>F -</b>	<b>Differenze cambio su disponibilità liquide</b>	<b>(67)</b>	<b>(64)</b>
<b>G -</b>	<b>DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (A+E) (*)</b>	<b>317.582</b>	<b>264.275</b>

(\*) Le disponibilità liquide ed equivalenti accolgono all'inizio dell'esercizio 950 migliaia di euro la liquidità del Consorzio Sicta in liquidazione che nelle disponibilità liquide a fine esercizio si attestano a 1.406 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**

	2018	2017	Variazioni assolute	Variazioni %
Ricavi da attività operativa	924.585	863.161	61.424	7,1
Balance	(80.687)	(17.223)	(63.464)	-368,5
Altri ricavi operativi	45.842	35.886	9.956	27,7
<b>Totale ricavi</b>	<b>889.740</b>	<b>881.824</b>	<b>7.916</b>	<b>0,9</b>
Costi del personale	(480.216)	(478.422)	(1.794)	-0,4
costi per lavori interni capitalizzati	31.101	29.133	1.968	6,8
altri costi operativi	(143.244)	(148.940)	5.696	-3,8
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(592.359)</b>	<b>(598.229)</b>	<b>5.870</b>	<b>-1,0</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>297.381</b>	<b>283.595</b>	<b>13.786</b>	<b>4,9</b>
Ammortamenti netto contribuiti su investimenti	(128.731)	(130.330)	1.599	-1,2
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(4.259)	(6.583)	2.324	-35,3
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>164.391</b>	<b>146.682</b>	<b>17.709</b>	<b>12,1</b>
Proventi (oneri) finanziari	(3.192)	(2.929)	(263)	-9,0
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>161.199</b>	<b>143.753</b>	<b>17.446</b>	<b>12,1</b>
Imposte sul reddito	(46.809)	(42.255)	(4.554)	-10,8
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>114.390</b>	<b>101.498</b>	<b>12.892</b>	<b>12,7</b>

I dati del Gruppo rispecchiano e sono legati all'andamento della capogruppo: i *ricavi da attività operativa* si attestano a 924,6 ml, registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente del 7 per cento e sono composti per 911 ml dai ricavi da *core business* della Capogruppo e per 13,6 ml dai ricavi per attività svolte dal Gruppo sul mercato terzo.

L'aumento è legato soprattutto alla voce altri ricavi operativi (+27,7 per cento) correlati all'aumento dei ricavi da finanziamenti europei nonché alla plusvalenza per la vendita di una parte del complesso immobiliare Academy Forlì.

I *costi* operativi si attestano a 592,3 ml registrando un decremento dell'1 per cento. In particolare, si riducono i costi per servizi che si riducono di 5,7 ml rispetto al 2017.

I sopra descritti valori incidono sul risultato del Gruppo ENAV e registrano un EBITDA di 297,4 ml, generando un aumento del 4,9 per cento rispetto all'esercizio precedente. L'EBIT registra un valore pari a 164,4 ml in incremento di 17,7 ml rispetto al 2017 in cui si attestava a 146,7 ml per l'incremento complessivo dei ricavi (+0,9 per cento) e i minori costi ma anche per le minori svalutazioni emerse a fine 2018 rispetto all'esercizio precedente.

Il risultato di esercizio, a seguito delle dinamiche sopra rappresentate, si attesta a un valore positivo di 114,4 ml in incremento del 12,7 per cento, rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 101,5 ml.

## Dati patrimoniali e finanziari

**Tabella 15 - Stato patrimoniale riclassificato consolidato**

<i>(dati in migliaia)</i>	2018	2017	Variazioni assolute	Variazioni %
Attività materiali	1.000.063	1.027.516	-27.453	-2,7
Attività immateriali	122.368	124.414	-2.046	-1,6
Partecipazioni	60.306	51.217	9.089	17,7
Altre attività e passività non correnti	-16.394	64.526	-80.920	-125,4
Fondo benefici ai dipendenti	-113.258	-68.394	-44.864	-65,6
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>1.053.085</b>	<b>1.199.279</b>	<b>-146.194</b>	<b>-12,2</b>
Rimanenze di magazzino	61.001	60.986	15	0,0
Crediti commerciali	268.076	285.810	-17.734	-6,2
Debiti commerciali	-126.122	-130.854	4.732	3,6
Altre attività e passività correnti	-74.714	-134.635	59.921	44,5
attività destinate alla dismissione	1.458	695	763	109,8
<b>Capitale di esercizio netto</b>	<b>129.699</b>	<b>82.002</b>	<b>47.697</b>	<b>58,2</b>
<b>Capitale investito lordo</b>	<b>1.182.784</b>	<b>1.281.281</b>	<b>-98.497</b>	<b>-7,7</b>
fondo benefici ai dipendenti	-52.280	-55.636	3.356	6,0
fondi per rischi ed oneri	-2.707	-9.479	6.772	71,4
Crediti/(debiti) per imp. anticipate o diff.	11.720	21.281	-9.561	-44,9
<b>Capitale investito netto</b>	<b>1.139.517</b>	<b>1.237.447</b>	<b>-97.930</b>	<b>-7,9</b>
Patrimonio netto	1.137.559	1.119.965	17.594	1,6
Posizione finanziaria netta	1.958	117.482	-115.524	-98,3
<b>Copertura del capitale investito netto</b>	<b>1.139.517</b>	<b>1.237.447</b>	<b>-97.930</b>	<b>-7,9</b>

Lo stato patrimoniale riclassificato mostra un decremento del *capitale investito netto* di 97,9 ml (17,5 ml nel 2017) rispetto alla fine dell'esercizio precedente, attestandosi a 1.139 ml a seguito principalmente dei seguenti fattori.

Il *Capitale immobilizzato netto* pari a 1.053,1 ml si è decrementato di 146,2 ml, rispetto il 31 dicembre 2017, per: i) il decremento delle attività materiali e immateriali per complessivi 29,5 ml a seguito della rilevazione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; ii) l'incremento della voce partecipazioni in altre imprese per 9 ml principalmente per l'adeguamento della partecipazione in Aireon al *fair value*, in accordo al principio contabile IFRS 9, che determina un valore globale di iscrizione pari a 68,9

milioni di dollari; iii) una riduzione netta dei crediti e debiti commerciali non correnti per 80,9 ml a seguito dei minori balance positivi rilevati nell'esercizio; iv) l'incremento delle altre attività e passività non correnti per 44,9 ml, principalmente per la rilevazione nei risconti passivi dei crediti verso enti pubblici per contributi in conto impianti rilevati nell'esercizio per complessivi 53,9 ml.

Il *capitale di esercizio netto* si attesta a 129,7ml, in incremento di 47,7 ml rispetto al 31 dicembre 2017. Le principali variazioni hanno riguardato: i) il decremento dei crediti commerciali per 17,8 ml riferiti a crediti verso Eurocontrol per 8 ml, principalmente per l'incasso di posizioni aperte nell'esercizio precedente e riferiti a incassi dei crediti vantati verso le società di gestione Soaco e Valerio Catullo, a seguito della positiva sentenza della Corte di Appello, per complessivi 16,6 ml; ii) la variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto netto di minor debito per 59,9 ml.

Nella determinazione del capitale investito netto incide anche il Fondo benefici ai dipendenti per negativi 52,3 ml, che ha registrato nell'esercizio una variazione positiva di 3,3 ml sia per le liquidazioni ed anticipazioni erogate che per l'utile attuariale rilevato al 31 dicembre 2018; i fondi per rischi ed oneri per 2,7 ml, decrementati nell'esercizio per la positiva definizione di alcune controversie verso dipendenti e fornitori e i crediti per imposte anticipate e debiti per imposte differite per un importo netto di positivi 11,7 ml.

Il *patrimonio netto* si attesta a 1.137,6 ml e registra un incremento di 17,6 ml, rispetto al 31 dicembre 2017, per l'utile dell'esercizio 2018 pari a 114,4 ml, in incremento di 12,9 ml rispetto al 2017, per la riserva iscritta ai fini dell'adeguamento al *fair value* della partecipazione in Aireon per 5,3 ml al netto dell'effetto fiscale, per la riserva di conversione in euro dei bilanci delle società controllate estere per 2,5 ml e dall'utile attuariale rilevato nel 2018 dal Gruppo per 1 ml. Tali effetti positivi sono stati in parte compensati dalla riduzione del patrimonio netto, per il pagamento del dividendo di 100,9 ml e per l'acquisto delle azioni proprie per 4,9 ml.

L'indebitamento finanziario netto presenta un saldo di 1,9 milioni di euro in netto miglioramento, rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2017, per 115,5 milioni di euro, come rappresentato nella seguente tabella.

**Tabella 16 - Posizione finanziaria netta consolidata**

<i>(dati in migliaia)</i>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>Variazioni assolute</b>
Liquidità	316.311	263.325	52.986
Crediti finanziari correnti	9.007	325	8.682
Indebitamento finanziario corrente	(14.924)	(30.462)	15.538
<b>Posizione finanziaria corrente netta</b>	<b>310.394</b>	<b>233.188</b>	<b>77.206</b>
debiti finanziari non correnti	24.901	0	24.901
Indebitamento finanziario non corrente	(337.253)	(350.670)	13.417
<b>Indebitamento finanziario non corrente</b>	<b>(312.352)</b>	<b>(350.670)</b>	<b>38.318</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>(1.958)</b>	<b>(117.482)</b>	<b>115.524</b>

Al 31 dicembre 2018 la variazione positiva dell'indebitamento finanziario netto per 115,5 mln 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 100,9 mln; ii) il pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze per 45,9 mln; iii) il pagamento all'Aeronautica militare italiana della quota degli incassi di terminale di propria competenza per 15,7 mln; iv) il pagamento del saldo e degli acconti dell'imposta IRES e IRAP per 43,5 mln; v) l'acquisto di azioni proprie per 4,9 mln.

## 4. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

ENAV, società quotata in borsa dal 2016, 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. ENAV 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.

L'esercizio al 31 dicembre 2018 di ENAV Spa si è chiuso con un utile netto di 102,9 ml, in incremento rispetto all'esercizio precedente (94,5 ml) di 8,4 ml.

I ricavi da attività operativa si attestano a 917 ml, registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente del 7 per cento (859,2 ml nel 2017). Tale risultato è legato all'incremento dei ricavi di rotta e dei ricavi di terminale per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio, pari rispettivamente a +9,8 per cento e +1,4 per cento rispetto al 2017.

I ricavi da mercato non regolamentato ammontano a 6 ml e registrano un decremento rispetto all'esercizio precedente di 4,3 ml, per i lavori di ristrutturazione dello spazio aereo negli Emirati Arabi.

Il *balance* incide negativamente sull'ammontare dei ricavi per 80,7 ml, in misura superiore di 63,5 ml rispetto all'esercizio precedente, a seguito di minori *balance* iscritti nell'esercizio per complessivi 21,5 ml; iscrizione di *balance* negativi per 10,6 ml; maggiore imputazione in tariffa, e quindi a conto economico, dei *balance* iscritti negli esercizi precedenti per 55,2 ml.

Gli *altri ricavi operativi* ammontano a 47 ml (non considerando la quota dei contributi in conto impianti) e registrano un incremento di 10,6 ml rispetto al 2017 principalmente per i maggiori importi riferiti ai finanziamenti europei rispetto all'esercizio precedente e la vendita di parte dell'immobile Academy sito in Forlì.

I *costi operativi* si attestano a complessivi 600,1 ml (602,7 ml nel 2017) e registrano un decremento netto di 2,6 ml rispetto all'esercizio, in particolare i costi per servizi si riducono del 4 per cento.

A livello complessivo quindi, maggior impulso sul risultato della gestione arriva dalla componente degli altri ricavi, i quali vedono nel 2018 un sostanziale aumento correlato

all'aumento dei ricavi da finanziamenti europei per progetti nonché alla plusvalenza per la vendita di una parte del complesso immobiliare Academy di Forlì.

Il *patrimonio netto* si attesta a 1.139,9 ml e registra un decremento netto di 1,8 ml, rispetto al 31 dicembre 2017, nonostante l'utile dell'esercizio 2018 pari a 102,9 ml, in incremento di 8,4 ml rispetto al 2017; tale effetto è derivato principalmente dal pagamento del dividendo di 100,9 ml e dall'acquisto delle azioni proprie per 4,9 ml.

Il bilancio d'esercizio di Gruppo, in linea con quello della Capogruppo, chiude con un utile netto di 114,4 ml, in aumento di 12,9 ml rispetto all'esercizio precedente (101,5 ml).

Il *patrimonio netto consolidato* si attesta a 1.137,6 ml e registra un incremento di 17,6 ml, rispetto al 31 dicembre 2017, per l'utile dell'esercizio 2018 pari a 114,4 ml, in incremento di 12,9 ml rispetto al 2017.

Di rilievo appare l'attività negoziale posta in essere dalla Società, per la quale si segnala come i valori relativi alle procedure di gara, siano in aumento rispetto al 2017 e riguardano pressoché ogni ambito di approvvigionamento.

Resta, peraltro, da evidenziare come il ribasso medio ponderato risultante pari a oltre circa il 40 per cento delle basi d'asta, pur comportando un risultato apprezzabile in termini di economicità, possa suscitare qualche perplessità in ordine agli importi posti a base delle gare effettuate ovvero alle offerte formulate dai contraenti ai fini dell'aggiudicazione.

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 2018, 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 2015-2019*, già valutati coerenti e adeguati a contribuire agli obiettivi europei e locali stabiliti con la Decisione 2014/035/R adottata dalla Commissione europea, in accordo al Regolamento (UE) n. 390/2013.

Nel 2018 è aumentato lo scambio di informazioni "*safety related*" con gli *airspace users*, con altri fornitori e con le Società di gestione aeroportuale con cui la Società ha sottoscritto uno specifico protocollo di collaborazione, diretto al miglioramento dei livelli di *safety* dell'intera filiera aeronautica.

La società è stata impegnata, anche per l'esercizio d'interesse, in attività orientate alla mitigazione dell'impatto dei rischi connessi alle modifiche introdotte nel sistema funzionale

ATM (gestione del traffico aereo), nonché all'integrazione con il sistema di *Enterprise Risk Management* di Gruppo.

Ciò, anche in considerazione della normativa UE in materia di *performance* che prevede l'applicazione del meccanismo del rischio traffico (condivisione del rischio tra *provider* e utenti dello spazio aereo) e del rischio costi (eliminazione della possibilità di trasferire integralmente ai vettori, attraverso le tariffe, gli eventuali scostamenti di costo tra quanto pianificato nel piano di *performance* e quanto consuntivato a fine anno).

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 2018, 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 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* e prende 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).

Di particolare rilievo per l'esercizio 2018 e nel 2019, l'impegno della società che si propone come operatore di riferimento per lo sviluppo del mercato dei velivoli a pilotaggio remoto (droni), ancora in fase embrionale ma che rappresenta per ENAV un nuovo *business* e un elemento chiave del piano industriale.

A questo proposito la Società ha avviato un processo di selezione di un partner industriale per la creazione di una *NewCo*, per lo sviluppo di uno specifico modello di gestione del traffico aereo per gli *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV).

Nel mese di maggio 2018 la procedura si è completata con la selezione del partner, segnatamente una compagine industriale guidata da Leonardo in *partnership* con Telespazio e IDS- Ingegneria dei Sistemi. La società ha proceduto, quindi, alla costituzione della *NewCo*, in un primo momento interamente partecipata dalla Capogruppo, con la denominazione di D-Flight S.p.A.

In data 28 febbraio 2019 è stato sottoscritto l'aumento di capitale della D-Flight, per un importo pari a 6,6 milioni di euro. 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.



## 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
IANS	Institute Air Navigation Service

ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizzazione Internazionale dell’aviazione civile
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers
IFR	Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale
ILS	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
IP	Implementation Package
IPR	Intellectual property Rights
ISO	International organization for Standardization
LRST	Local Runway <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 Negoziante Singole
PPN	Piano di Performance Nazionale
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RADAR	Radio Detecting and Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimut rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo
RADAR SECONDARIO	Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta
RDP	Radar Data Processing
RF	Radio frequenze
RIMS	Ranging Integrity Monitoring Stations
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – navigazione d’area
RTO	Registro tecnico operativo
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

