



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

IL PRESIDENTE

Doc XV, n. 78

Onorevole Presidente,

in adempimento al disposto dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, rassegno alla S.V. la determinazione e la relazione con cui la Corte dei conti riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di ENAV S.p.A. per l'esercizio 2021.

Alla determinazione sono allegati i documenti rimessi dall'Ente ai sensi dell'art. 4, primo comma, della legge stessa.

L'occasione è gradita per inviare distinti saluti.

Manuela Arrigucci



MANUELA
ARRIGUCCI
CORTE DEI
CONTI
27.04.2023
16:32:12
GMT+01:00

Illustre On.

Dott. Lorenzo FONTANA

Presidente della Camera dei Deputati

R O M A



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Determinazione del 28 marzo 2023, n. 36



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Relatore: Presidente di Sezione Mauro Orefice

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati
la dott.ssa Silvia Rettagliati



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 28 marzo 2023;

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 pubblico economico, denominato Ente nazionale di assistenza al volo (Enav) e, in particolare, l'art. 5 con il quale l'Ente stesso è stato sottoposto al controllo della Corte, in base all'art. 12 della predetta legge n. 259 del 1958;

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

visto il bilancio della Società relativo all'esercizio finanziario 2021, 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 finanziario 2021;



CORTE DEI CONTI

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

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il bilancio per l'esercizio finanziario 2021 - corredato dalle relazioni degli organi amministrativo e di controllo - dell'Enav S.p.A. e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ente stesso.

RELATORE

Mauro Orefice

PRESIDENTE F.F.

Alfredo Grasselli

DIRIGENTE
Fabio Marani

depositata in segreteria

SOMMARIO

PREMESSA	1
1. LA SOCIETÀ - ASPETTI ORDINAMENTALI	2
1.1 La <i>governance</i> societaria ed i compensi	3
1.2 L'organizzazione aziendale e del Gruppo	11
1.2.1 <i>Techno Sky</i> S.r.l.	15
1.2.2 <i>IDS Air Nav</i> S.r.l.	15
1.2.3 <i>Enav Asia Pacific</i>	16
1.2.4 <i>Enav North Atlantic</i>	16
1.2.5 <i>D-Flight</i> S.p.A.	17
1.3 Il sistema dei controlli	17
1.3.1 I controlli ex d.lgs. 8 giugno 2001, n. 231	17
1.3.2 L' <i>Internal Auditing</i>	20
1.3.3 Il controllo di gestione e la contabilità analitica	25
1.4 Le certificazioni	27
1.5 Il rapporto Stato - Enav	29
1.5.1 Il contratto di programma	29
1.6 Il piano industriale 2022-2024	30
1.7 Informazioni sul titolo Enav	31
2. LE RISORSE UMANE	33
2.1 Evoluzione della consistenza del personale	33
2.2 Il costo del personale	35
2.3 Le relazioni sindacali	37
2.4 Il contenzioso del lavoro, la <i>privacy</i> , la trasparenza e la formazione	38
3. L'ATTIVITÀ DI GESTIONE	43
3.1 La sicurezza: l'attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea	43
3.1.1 La sicurezza operativa (<i>safety</i>)	43
3.1.2 La qualità dei servizi di navigazione aerea (<i>Capacity</i>)	44
3.1.3 La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione	46
3.2 Le tariffe	49
3.2.1 Tariffe di rotta e di terminale	49
3.3 La normativa comunitaria e il piano di <i>performance</i>	50
3.3.1 Il piano di <i>performance</i> nazionale 2020-2024	50
3.3.2 Gli effetti della <i>performance</i> economica sul risultato della gestione	52
3.4 Le attività internazionali	54
3.4.1 Il quadro di riferimento del <i>Single European Sky</i>	55
3.4.2 Il <i>Fab Blue Med</i>	56
3.4.3 Il Programma SESAR	57
3.4.4 L'Alleanza A6	59
3.4.5 <i>Coflight</i>	60
3.4.6 <i>Aireon</i>	60
3.4.7 ESSP	61
3.5 Gli investimenti	62
3.5.1 Il Piano degli investimenti	62

3.6 L'attività negoziale	64
3.6.1 L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione.....	64
3.6.2 Le attività commerciali della società e del Gruppo.....	67
3.7 Il contenzioso	68
4. RISULTATI DELLA GESTIONE	73
4.1 Principali risultati patrimoniali, economici e finanziari di Enav	73
4.2 Principali risultati patrimoniali, economici e finanziari del Gruppo	83
4.3 Il ruolo dell'Enav nel Piano nazionale di ripresa e resilienza.....	92
5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	94

ACRONIMI E GLOSSARIO

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Compensi fissi amministratori e sindaci	7
Tabella 2 - Compensi amministratori e sindaci	8
Tabella 3 - Organigramma di Enav S.p.A.....	14
Tabella 4 - Ripartizione capitale sociale.....	32
Tabella 5 - Consistenza del personale	33
Tabella 6 - Consistenza del personale per profilo professionale	33
Tabella 7 - Organico per funzione e categoria professionale	34
Tabella 8 - Costo del personale	35
Tabella 9 - Capacità in rotta	45
Tabella 10 - Capacità aeroportuale	46
Tabella 11 - Dati relativi all'intera area negoziale.....	66
Tabella 12 - Stato patrimoniale.....	74
Tabella 13 - Conto economico.....	75
Tabella 14 - Rendiconto finanziario.....	76
Tabella 15 - Conto economico riclassificato	78
Tabella 16 - Stato patrimoniale riclassificato	81
Tabella 17 - Posizione finanziaria netta	83
Tabella 18 - Area di consolidamento	84
Tabella 19 - Stato patrimoniale consolidato	85
Tabella 20 - Conto economico consolidato	86
Tabella 21 - Rendiconto finanziario consolidato	87
Tabella 22 - Conto economico riclassificato consolidato.....	88
Tabella 23 - Stato patrimoniale riclassificato consolidato	89
Tabella 24 - Posizione finanziaria netta consolidata.....	91

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito con le modalità di cui all'art. 12 della legge stessa, circa la gestione finanziaria svolta dall'Enav S.p.A. relativamente all'esercizio 2021, fornendo aggiornamenti sui fatti di rilievo verificatisi successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio finanziario 2020, approvato con determinazione n. 140 del 21 dicembre 2021 e trasmesso al Parlamento, è pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 508.

1. LA SOCIETÀ - ASPETTI ORDINAMENTALI

ENAV S.p.A. (Enav, o Società o Capogruppo), fornisce i servizi della navigazione aerea alle compagnie che volano nello spazio aereo italiano; eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea nei cieli italiani e negli aeroporti di competenza. La Società è inoltre incaricata della conduzione tecnica e della manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo, anche per il tramite della sua controllata *Techno Sky*. Eroga infine servizi di consulenza aeronautica unitamente ad altre attività nel mercato non regolato, nel contesto dell'attività di sviluppo commerciale coordinata a livello di gruppo.

È soggetta alla vigilanza dell'Ente nazionale dell'aviazione civile (Enac), Autorità nazionale di vigilanza, regolazione tecnica, certificazione e controllo nei settori della fornitura, dei servizi di controllo del traffico aereo e dell'intera aviazione civile, ai sensi della regolamentazione comunitaria sul "Cielo unico europeo" e degli articoli 687 e seguenti del Codice italiano della navigazione.

La Società, a far tempo dal 26 luglio 2016, è quotata in Borsa ed è attualmente l'unico *Air national service provider* (ANSP) al mondo quotato sul mercato dei capitali.

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

A fine 2021 il capitale sociale di Enav, pari ad euro 541.744.385, risulta così ripartito: 0,10 per cento detenuto da Enav sotto forma di azioni proprie, 53,28 per cento detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze e 46,62 per cento detenuto dal mercato indistinto, con una componente di investitori *retail*, alcuni tra i principali investitori istituzionali statunitensi, canadesi, australiani ed europei, così come alcuni tra i principali fondi sovrani internazionali¹. Enav persegue un modello di *business* etico e socialmente responsabile, orientato a conseguire gli obiettivi inclusi nei *Sustainable development goals*, stabiliti dall'Assemblea delle Nazioni

¹ A fine 2022 la ripartizione del capitale sociale di Enav risulta la seguente: 0,07 per cento detenuto da Enav sotto forma di azioni proprie, 46,65 per cento detenuto dal mercato indistinto con una componente di investitori *retail* e 53,28 per cento detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Unite, per un orientamento sostenibile dell'impresa, al fine di generare valore per l'azienda e per i propri *stakeholder* in un orizzonte di lungo periodo.

A tale scopo la Società pubblica annualmente un bilancio di sostenibilità (contenente la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del d.lgs. 30 dicembre 2016 n. 254) che espone, oltre alla descrizione delle tematiche insite nella matrice di materialità e agli indicatori quantitativi richiesti dallo *standard* di rendicontazione GRI (*Global Reporting Initiative*) per la sostenibilità ambientale, economica e sociale, gli obiettivi prospettici e le progettualità finalizzate ad attuare la strategia adottata dal Consiglio di amministrazione al riguardo.

La Società, infine, aderisce agli strumenti di autodisciplina delle società quotate, tramite i quali il Comitato per la *Corporate governance* svolge un'opera di costante adattamento in ambito nazionale delle migliori prassi rilevate dallo studio e dalla comparazione con altri mercati. La *Corporate governance* di Enav risulta conforme al Codice di *Corporate governance*, in vigore nel corso dell'esercizio, cui la Società ha aderito.

1.1 La governance societaria ed i compensi

Il sistema di *governance* societaria adottato è quello tradizionale secondo il quale - ferme le attribuzioni riservate, ai sensi di legge e di statuto, all'Assemblea - vengono attribuite al Consiglio di amministrazione la gestione strategica e operativa della società e al Collegio sindacale la funzione di vigilanza. Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di amministrazione ha nominato un Amministratore delegato, al quale spettano tutti i poteri per l'ordinaria e straordinaria amministrazione della Società, riservando alla propria esclusiva competenza la decisione su alcune materie. Inoltre, lo stesso Consiglio ha attribuito al Presidente i poteri di coordinamento delle attività di *Internal auditing* e di cura, di presidio del governo societario e, in raccordo con l'Amministratore delegato, delle relazioni istituzionali nazionali ed internazionali, delle attività di comunicazione della Società e dei rapporti con i mezzi di informazione, nazionali ed esteri.

Il Consiglio di amministrazione in carica è stato nominato dall'Assemblea degli azionisti del 21 maggio 2020 per il triennio 2020-2022, con scadenza alla data dell'Assemblea che è stata convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022. In occasione della citata Assemblea, è stato confermato in nove il numero dei Consiglieri di amministrazione e

confermato il compenso spettante ai sensi dell'art. 2389, comma 1, c.c., in euro 50.000 annui lordi per il Presidente e in euro 30.000 annui lordi per i consiglieri.

Successivamente, il Consiglio di amministrazione su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, sentito il parere del Collegio sindacale, con delibera del 24 giugno 2020 ha attribuito un compenso, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, c.c. al Presidente, in misura complessiva di euro 100.000 annui lordi, in ragione delle deleghe non esecutive conferite, e all'Amministratore delegato, quantificato in euro 410.000, in ragione delle deleghe esecutive a questi conferite. Tali compensi sommati rispettivamente al compenso per la carica di Presidente e Consigliere, portano la componente fissa della retribuzione complessiva del Presidente a euro 150.000 e dell'Amministratore delegato a euro 440.000.

La politica di remunerazione rappresentata nella prima sezione della "Relazione sulla politica di remunerazione e sui compensi corrisposti", di cui all'art. 123-ter, comma 3, del d.lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 ("Relazione sulla remunerazione"), approvata - con riferimento all'esercizio 2021 - dall'Assemblea degli azionisti del 28 maggio 2021, contiene l'illustrazione della politica della Società in materia di remunerazione dei componenti dell'Organo di amministrazione e dei dirigenti con responsabilità strategiche², nonché delle procedure utilizzate per l'adozione e l'attuazione di tale politica.

Sulla base di tale relazione, il sistema retributivo si articola in componenti fisse e variabili, queste ultime suddivise in incentivi di breve termine e di lungo termine. Con specifico riguardo alla remunerazione variabile di lungo termine, la Società si è dotata sin dal 2017 di un piano di incentivazione azionaria denominato "Piano di *Performance Share* 2017 - 2019" che si è peraltro concluso il 31 dicembre 2019. In data 21 maggio 2020, l'Assemblea degli azionisti ha approvato il nuovo piano di incentivazione variabile di lungo termine (il "Piano di *Performance Share* 2020-2022"), attribuendo al Consiglio di amministrazione ogni più ampio potere per la relativa attuazione mediante regolamento.

Avuto riguardo alla parte variabile della remunerazione, lo stesso Consiglio ha stabilito in favore dell'Amministratore delegato in carica, nominato il 21 maggio 2020, per l'anno 2021:

² Alla data del 21 aprile 2022 (data di approvazione della "Relazione sulla Remunerazione" afferente i compensi corrisposti nell'esercizio 2021) i dirigenti con responsabilità strategica erano individuati nelle figure del *Chief Operating Officer* (il quale riveste anche la carica di Amministratore delegato della società controllata D-Flight S.p.A.), del *Chief Technology Officer* (il quale riveste altresì la carica di Presidente esecutivo della società controllata IDS AirNav S.p.A.), del *Chief Financial Officer* e del *Chief Human Resources and Corporate Services Officer*.

Tutte le cariche rivestite dai dirigenti con responsabilità strategiche in società controllate sono svolte a titolo gratuito ovvero con il riversamento dei relativi emolumenti nella Capogruppo, ovvero con rinuncia agli emolumenti stessi.

- una componente variabile di breve periodo (STI), costituita da un sistema di incentivazione la cui erogazione è subordinata alla verifica del raggiungimento degli specifici obiettivi di *performance* assegnati annualmente dal Consiglio di amministrazione, con il riconoscimento di un premio pari al 60 per cento del compenso fisso complessivo (ossia la somma dei compensi previsti ai sensi dei comma 1 e 3 dell'art. 2389 c.c.), a fronte del raggiungimento dei risultati *target* di *performance*, pari all'80 per cento del suindicato compenso a fronte di risultati di *over performance* e un incentivo pari al 25 per cento del suindicato compenso a fronte di risultati di *under performance*.
In data 21 aprile 2022 il Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazione e nomine, ha deliberato la consuntivazione degli obiettivi assegnati all'Amministratore delegato, riconoscendo per l'anno 2021 un incentivo maturato pari a complessivi euro 299.082 lordi;
- una componente variabile di lungo periodo (LTI) secondo le previsioni del Piano di *Performance Share* 2020-2022 e del relativo regolamento attuativo, che prevedono una *pay opportunity* pari al 100 per cento della retribuzione fissa nel caso di raggiungimento delle prestazioni *target*, 120 per cento nel caso di prestazioni di *over performance*, 40 per cento nel caso di prestazioni di *under performance*. In data 11 novembre 2021, il Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, ha approvato il lancio del secondo ciclo del Piano di *Performance Share* 2020-2022, ossia quello 2021-2023. L'assegnazione delle azioni per il secondo ciclo di attribuzione (2021-2023) avverrà al termine del relativo periodo di *vesting* ed all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2023 e darà diritto all'Amministratore delegato all'assegnazione di 110.207 azioni nel caso del raggiungimento di tutti gli obiettivi *target*, ovvero ad un numero di 132.248 azioni, nel caso vengano raggiunte le condizioni di *over performance* o 44.083 azioni, nel caso vengano raggiunte le condizioni di *under performance*.³

Relativamente alla componente variabile di lungo periodo (LTI) si rileva che, nel corso dell'esercizio 2021, l'ex Amministratore delegato ha beneficiato dell'incentivo di lungo termine

³ In data 22 dicembre 2020, il Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, ha approvato il lancio del primo ciclo del nuovo Piano di *Performance Share* 2020-2022, prevedendo l'assegnazione delle azioni per il primo ciclo di attribuzione (2020-2022) al termine del relativo periodo di *vesting* ed all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2022 e dando diritto all'Amministratore delegato all'assegnazione di 117.827 azioni nel caso del raggiungimento di tutti gli obiettivi *target*, ovvero ad un numero di 141.392 azioni nel caso vengano raggiunte le condizioni di *over performance* o 47.131 azioni nel caso vengano raggiunte le condizioni di *under performance*.

secondo le previsioni del Piano di *Performance Share* 2017-2019 e del relativo regolamento attuativo, approvato dal Consiglio di amministrazione dell'11 dicembre 2017 e successivamente modificato in data 13 novembre 2018, che prevedevano una *pay opportunity* pari all'80 per cento della retribuzione fissa nel caso di raggiungimento delle prestazioni *target*, 120 per cento nel caso di prestazioni di *over performance*, 40 per cento nel caso di prestazioni di *under performance*.

Il terzo ciclo del Piano di *Performance Share* 2017-2019, relativo al lancio 2019-2021 conclusosi il 31 dicembre 2021, prevedeva l'assegnazione in favore dell'ex Amministratore delegato, *pro-rata temporis* in relazione al periodo di permanenza nella carica, di 34.297 azioni, nel caso del raggiungimento di tutti gli obiettivi *target*, ovvero di un numero di 51.445 azioni nel caso venissero raggiunte le condizioni di *over performance* o 17.148 azioni in caso di *under performance*. In data 21 aprile 2022 il Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, ha deliberato la consuntivazione degli obiettivi di lungo termine, verificando una *over performance* sugli obiettivi relativi all'EBIT ed al *Free Cash Flow* e il raggiungimento dell'obiettivo di *Total Shareholder Return*, nella misura minima (valore medio del TSR Enav nel triennio pari a 3,7, posizionamento compreso fra primo quartile e mediana), con diritto dell'Amministratore delegato *pro tempore* all'assegnazione di 39.356 azioni, comprensive di quante spettanti a titolo di *dividend equivalent*, in misura *pro-rata temporis* al periodo di durata del rapporto.

La politica di remunerazione prevede che quella degli Amministratori non esecutivi sia composta da una componente fissa, costituita dal compenso deliberato dall'Assemblea ordinaria del 21 maggio 2020 per la carica di componente del Consiglio di amministrazione, pari ad euro 30.000, nonché dai compensi per la partecipazione ai Comitati endoconsiliari, agli stessi riconosciuti ai sensi dell'art. 2389, comma 3, c.c.

In sede di insediamento, nella riunione del 21 maggio 2020, il Consiglio di amministrazione ha provveduto a ricostituire i tre Comitati endoconsiliari: "Controllo e rischi e parti correlate", "Remunerazioni e nomine", e "Sostenibilità".

I compensi per la partecipazione a detti Comitati da parte degli amministratori sono stati fissati dal Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, e corrispondono nell'esercizio 2021: (i) per il "Comitato remunerazioni e nomine" ad euro 25.000 annui lordi per il Presidente ed euro 20.000 annui lordi per gli altri componenti; (ii) per il "Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate" ad euro 25.000 annui lordi per il Presidente ed euro 20.000 annui lordi per gli altri componenti; e (iii) per il "Comitato Sostenibilità" ad euro

20.000 annui lordi per il Presidente e in euro 15.000 annui lordi per gli altri componenti.

Il Collegio sindacale, composto da tre componenti effettivi, tra cui il Presidente, e da due supplenti, in carica nel corso dell'esercizio 2021, è stato nominato con delibera dell'Assemblea degli azionisti del 26 aprile 2019, con durata del mandato fino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2021⁴; l'Assemblea ha fissato il relativo compenso, in continuità con quello precedente, nella misura di euro 40.000 annui lordi per il Presidente ed euro 25.000 annui lordi per ciascun sindaco effettivo.

Nella tabella seguente si evidenziano i compensi fissi, corrisposti nel corso dell'esercizio 2021 agli Organi di amministrazione e controllo, in raffronto con le annualità dal 2017 al 2020.

Tabella 1 - Compensi fissi amministratori e sindaci

<i>Anni di riferimento</i>	2017 (dal 28 aprile 2017)	2018	2019	2020	2021
Amministratore Delegato	440.000	440.000	440.000	440.000	440.000
Presidente CdA *	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Amministratori	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Presidente Collegio sindacale	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Sindaci effettivi	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000

* Sia nella precedente consiliatura (dal 28 aprile 2017) che per l'attuale mandato, al Presidente del CdA in ragione delle deleghe attribuite dal Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine e previo parere del Collegio sindacale, è stato riconosciuto un emolumento ai sensi dell'art. 2389, 3° comma, c.c., pari ad euro 100.000 annui, che si aggiunge a quello pari ad euro 50.000 annui lordi fissato, ex art 2389, 1° comma, c.c. con delibera dell'Assemblea degli azionisti del 21 maggio 2020, in linea con il pregresso.

Fonte: Enav

⁴ L'Assemblea degli azionisti tenutasi in data 3 giugno 2022 provvedeva al rinnovo dell'Organo di controllo e, con riferimento agli emolumenti da riconoscersi ai membri effettivi del Collegio sindacale, deliberava in continuità con il pregresso e, dunque, con il riconoscimento di euro 40.000 annui lordi per il Presidente del Collegio sindacale ed euro 25.000 annui lordi per ciascun sindaco effettivo.

Nella tabella seguente sono riportati i compensi fissi e variabili, singolarmente corrisposti nel corso dell'esercizio 2021 agli Organi di amministrazione e controllo, in raffronto con l'annualità 2020.

Tabella 2 - Compensi amministratori e sindaci

<i>Anno di riferimento</i>	2021				
	Compensi fissi	Compensi per la partecipazione a Comitati	Compensi variabili non equity	Fair Value dei Compensi variabili equity	Totale
Amministratore delegato*	440.000		299.082	228.179	967.261
Presidente CdA	150.000				150.000
Amministratori	210.000	180.556			390.556
Presidente Collegio sindacale	40.000				40.000
Sindaci effettivi***	68.000				68.000
Totale					1.615.817
<i>Anno di riferimento</i>	2020				
	Compensi fissi	Compensi per la partecipazione a Comitati	Compensi variabili non equity	Fair Value dei Compensi variabili equity	Totale
Amministratore delegato	457.867		140.641	196.233	794.741
Presidente CdA	150.685				150.685
Amministratori	210.332	180.347			390.679
Presidente Collegio sindacale	40.000				40.000
Sindaci effettivi	50.000				50.000
Totale					1.426.105

* I compensi variabili non *equity* si riferiscono alla componente variabile di breve termine commisurata agli obiettivi di *performance* societari raggiunti nell'esercizio (STI 2021). La *fair value* dei compensi variabili *equity* si riferisce per euro 108.284 alla valutazione della quota 2021 del ciclo 2020-2022 del Piano di *Performance Share* 2020-2022, effettuata in base al principio contabile internazionale IFRS 2 con riferimento al valore *target*, e per euro 119.895 alla valutazione della quota 2021 del ciclo 2021-2023 del Piano di *Performance Share* 2020-2022, effettuata in base al principio contabile internazionale IFRS 2 con riferimento al valore *target*.

***I compensi ricomprendono anche euro 18.000 corrisposti ad uno dei componenti il Collegio per la carica di Presidente del Collegio sindacale della società controllata D-Flight S.p.A.

Fonte: Enav

Per quanto concerne le altre strutture di controllo, la Società è dotata di un Organismo di vigilanza ex d.lgs. 8 giugno 2001, n. 231 costituito da tre componenti: nel corso dell'esercizio 2021, tale Organismo è stato composto da due membri esterni, di cui uno con funzioni di Presidente, e un componente interno, Responsabile della struttura *Corporate Audit*, con durata in carica fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2021. Ai componenti esterni dell'Organismo di vigilanza è riconosciuto un compenso pari a euro 25.000 annui lordi per il

Presidente ed euro 20.000 annui lordi per l'altro componente esterno, mentre per il componente interno non è previsto alcun compenso rispetto a quanto già spettante in virtù del rapporto di lavoro con la Società.

Con delibera del 12 maggio 2022 il Consiglio di amministrazione della Società ha nominato i componenti dell'Organismo di vigilanza per il triennio 2022-2024, in composizione interamente esterna, con durata del mandato fino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2024. Il Consiglio ha deliberato il riconoscimento ai componenti dell'Organismo di vigilanza dei seguenti compensi: euro 25.000 annui lordi per il Presidente ed euro 20.000 annui lordi per ciascuno degli altri membri.

Ai sensi dell'art. 18 bis dello statuto, alla redazione dei documenti contabili societari è preposto un dirigente individuato, a seguito di delibera del Consiglio di amministrazione del 24 giugno 2020, nella persona del *Chief Financial Officer*.

Il controllo contabile della società è stato affidato ad una società di revisione legale, nominata dall'Assemblea del 29 aprile 2016, su proposta motivata del Collegio sindacale, per la durata di nove esercizi (dal 2016 al 2024); alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione legale e di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 *sexies*, comma 7 *bis*, della legge 2 dicembre 2005, n. 248, di conversione, con modificazioni, del d.l. 30 settembre 2005, n. 203.

Nel corso del 2021, l'Assemblea degli azionisti del 28 maggio 2021 ha approvato il bilancio relativo all'esercizio 2020. In tale occasione, l'Assemblea ha approvato anche la destinazione dell'utile di tale esercizio; in particolare, avuto riguardo alla straordinarietà della congiuntura - caratterizzata dai significativi impatti dell'emergenza pandemica sull'intera filiera del traffico aereo e sul *business* della Società - ha deliberato conformemente alla proposta del Consiglio di amministrazione di non distribuire dividendi ma di destinare l'utile di esercizio, pari a euro 43.342.290, a riserva, nella percentuale di legge, e per il resto di riportarli a nuovo.

L'Assemblea del 28 maggio 2021, inoltre: i) ha approvato, con voto vincolante, la politica di remunerazione, per come riflessa all'interno della prima sezione della Relazione sulla remunerazione; ii) si è espressa favorevolmente, con voto consultivo, sulla seconda sezione di tale Relazione.

Per quanto concerne l'utile dell'esercizio 2021, l'Assemblea degli azionisti del 3 giugno 2022 deliberava, in conformità con la proposta del Consiglio di amministrazione, di distribuire

l'utile di esercizio in importo minore rispetto alla *dividend policy* vigente oltre che con tempistica ritardata. In particolare, in considerazione di un utile di esercizio di Enav di euro 61.588.435,00, veniva deliberato di *“destinare l'utile di esercizio per il 5% pari a euro 3.079.421,75, a riserva legale come indicato dall'art. 2430, comma 1, del codice civile, per euro 58.506.483,25 a titolo di dividendo a favore degli Azionisti, corrispondenti ad un dividendo di euro 0,1081 per ogni azione che risulterà in circolazione alla data di stacco della cedola, escluse le azioni proprie in portafoglio a quella data, e per euro 2.530,00 alla riserva disponibile denominata Utili portati a nuovo; e di porre in pagamento l'indicato dividendo dell'esercizio di 0,1081 euro per azione il 26 ottobre 2022 con data stacco cedola coincidente con il 24 ottobre 2022 e record date coincidente con il 25 ottobre 2022.”*

Per quanto attiene infine ai profili più strettamente di *governance*, si rappresenta che, nel corso dell'esercizio e nei primi mesi del 2022, il Consiglio di amministrazione di Enav, valutato il sostanziale allineamento del sistema di governo societario alle raccomandazioni del nuovo Codice di *Corporate governance*, al quale ha espressamente confermato la propria adesione con delibera in data 18 febbraio 2021⁵, ha adottato talune delibere intese ad assicurarne il pieno recepimento nei residuali ambiti di novità. Nello specifico, si è provveduto a: (i) approvare un regolamento organico che definisce le regole di funzionamento del Consiglio di amministrazione e gli adeguamenti dei regolamenti dei Comitati endoconsiliari; (ii) adottare la *policy* relativa ai criteri e alla procedura per la valutazione dell'indipendenza degli amministratori di Enav, finalizzata a predeterminare i criteri quantitativi e qualitativi da applicare in sede di valutazione annuale, ed a fornire orientamenti nel processo di verifica dei requisiti di indipendenza; (iii) aggiornare le Linee di indirizzo del sistema di controllo interno e gestione dei rischi (SCI GR). Per una puntuale descrizione di tali iniziative e delle altre concernenti la *governance* della Società, si potrà fare riferimento anche alla relazione sugli assetti proprietari e sul governo societario ai sensi dell'art. 123-bis del Testo Unico della Finanza, approvata con riferimento a ciascun esercizio dal Consiglio di amministrazione e pubblicata ai sensi e nelle forme di legge in occasione dell'Assemblea degli azionisti relativa a quell'esercizio⁶.

⁵ La Società, sin dal momento della sua quotazione, aderiva, infatti, al previgente Codice di autodisciplina.

⁶ In particolare, la relazione sugli assetti proprietari e sul governo societario inerente all'anno 2021, in uno con la restante documentazione assembleare relativa all'esercizio 2021, è consultabile nella sezione *governance* del sito istituzionale di ENAV al seguente indirizzo: <https://www.enav.it/assemblea/assemblea-2022/documentirelazioni>.

1.2 L'organizzazione aziendale e del Gruppo

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

Inoltre, cinque strutture di *staff* sovrintendono ai principali processi di supporto, quali:

- *Integrated Compliance and Risk Management* (è stata istituita al fine di ricondurre nel perimetro di un'unica responsabilità organizzativa tutti i domini riconducibili alle tematiche della *compliance*);
- *Communications and Public Affairs* (la struttura è stata rimodulata per far confluire nel perimetro di un'unica responsabilità organizzativa la comunicazione interna ed esterna e l'insieme alle relazioni istituzionali);
- *Strategic Management Office* (è stata istituita al fine di creare un presidio che assicuri un governo integrato delle strategie di *business* a livello di gruppo);
- *Innovation and Sustainability* (è stata istituita con la finalità di presidiare in maniera più incisiva l'intero ciclo dell'innovazione, garantendo l'integrazione delle diverse iniziative nel normale ciclo di *business* aziendale e potenziando il percorso di trasformazione digitale del Gruppo, tenendo conto dell'impatto dei futuri progetti di innovazione tecnologica sulle tematiche della sostenibilità e della *Corporate social responsibility*);
- *Legal, corporate Affairs and Governance*.

Tra le modifiche organizzative intervenute nel 2021 particolare rilievo merita la variazione di macrostruttura di Enav deliberata dal Consiglio di amministrazione in data 13 maggio 2021, e successivamente formalizzata con la disposizione organizzativa n. 04/21, che ha istituito, a diretto riporto del *Chief Executive Officer*, le nuove strutture *Innovation and Sustainability* e *Communication and Public Affairs*.

Alla struttura *Innovation and Sustainability* è stato attribuito il compito di presidiare l'intero ciclo dell'*Innovation*, garantendo l'integrazione delle diverse iniziative nel normale ciclo di *business* aziendale e potenziando il percorso di trasformazione digitale del Gruppo, tenendo

conto dell'impatto dei futuri progetti di innovazione tecnologica sulle tematiche della sostenibilità e della *corporate social responsibility*. Alla struttura *Communication and Public Affairs* è stato affidato invece il presidio degli ambiti relativi alla comunicazione esterna, alla comunicazione interna e alle relazioni istituzionali, precedentemente frammentati su diverse strutture organizzative.

Contestualmente, alcuni ambiti di responsabilità governati dalla soppressa struttura *Communication and Investor Relations*, sono stati ricondotti nell'ambito di strutture aziendali già esistenti, in considerazione delle loro finalità e responsabilità organizzative. In particolare, le attività relative alle relazioni con gli investitori sono confluite nell'ambito della struttura *Finance and Procurement*, mentre le attività relative allo sviluppo del *brand* sono transitate nell'ambito della struttura *Strategic Management Office*.

Gli altri interventi organizzativi nel corso del 2021 hanno riguardato i seguenti ambiti:

- nell'ambito dei *Cluster* di aeroporti della struttura *Low Traffic Airports* è stata istituita la struttura *Operational Cross Services* con il compito di assicurare, all'interno del *cluster* di competenza, la gestione dell'impiego e l'addestramento del personale, l'elaborazione e l'aggiornamento della documentazione operativa locale. Tale modifica organizzativa ha mirato a rafforzare il presidio dei servizi trasversali a supporto delle attività operative a livello territoriale, anche in previsione degli sviluppi dell'innovazione tecnologica che riguarderanno le *Operations* nel prossimo futuro;
- nell'ambito *HR and Corporate Services*, la struttura *Group Shared Services* è stata oggetto di una generale riorganizzazione che ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
 - i. la configurazione di una specifica struttura dedicata al presidio della *privacy* denominata *Privacy Management*;
 - ii. l'accentramento nella struttura *Facility Management* delle responsabilità relative alle attività di manutenzione ordinaria, con l'individuazione di sei referenti per ambito territoriale di competenza;
 - iii. l'istituzione della struttura *Funded Training Administration*, quale centro di *expertise* per la gestione della formazione finanziata;
- in ambito *Technology* sono state interessate da interventi organizzativi le due strutture *Facilities and Infrastructures* e *IT Platforms and Network Engineering and Operations*. La prima, che ha mutato denominazione in *Civil and Thermoelectrical Infrastructures*, è stata

oggetto di una ridefinizione generale delle responsabilità attribuite ai diversi presidi organizzativi e, in particolare, si è proceduto a focalizzarne le responsabilità sulle attività di manutenzione straordinaria, per le quali è di norma prevista un'intensa attività di progettazione. La seconda, che ha mutato denominazione in *Digital Infrastructures*, ha assunto una configurazione organizzativa maggiormente incentrata sull'organizzazione delle responsabilità per domini verticali riguardanti la *governance* e l'ingegneria delle reti e delle piattaforme infrastrutturali tecnologiche a sostegno dei servizi core e di supporto.

Nel mese di luglio 2021, infine, in seguito all'adozione del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione, conforme ai requisiti della norma UNI ISO 37001:2016, è stata istituita la *Funzione di conformità per la prevenzione della Corruzione*. L'istituzione di tale struttura mira a garantire un presidio unico dedicato alla progettazione e attuazione del Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione a livello di Gruppo. Detta Funzione opera in coordinamento con la struttura *Internal Audit* e relaziona sulle specifiche materie di competenza all'Amministratore delegato e al Consiglio di amministrazione.

L'attività del Gruppo Enav è suddivisa in quattro distinti settori operativi in cui sono allocate tutte le società incluse nel perimetro di consolidamento, ovvero: i) servizi di assistenza al volo, ii) servizi di manutenzione, iii) servizi di soluzioni *software* AIM (*Aeronautical Information Management*) e iv) altri servizi.

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 S.r.l.*; nel settore operativo delle *soluzioni software* AIM (*Aeronautical Information Management*) rientra *IDS AirNav S.r.l.*, acquisita integralmente da Enav il 18 luglio 2019, che si occupa dello sviluppo e della vendita di soluzioni *software* per la gestione delle informazioni aeronautiche e del traffico aereo e dell'erogazione di servizi commerciali di varia natura.

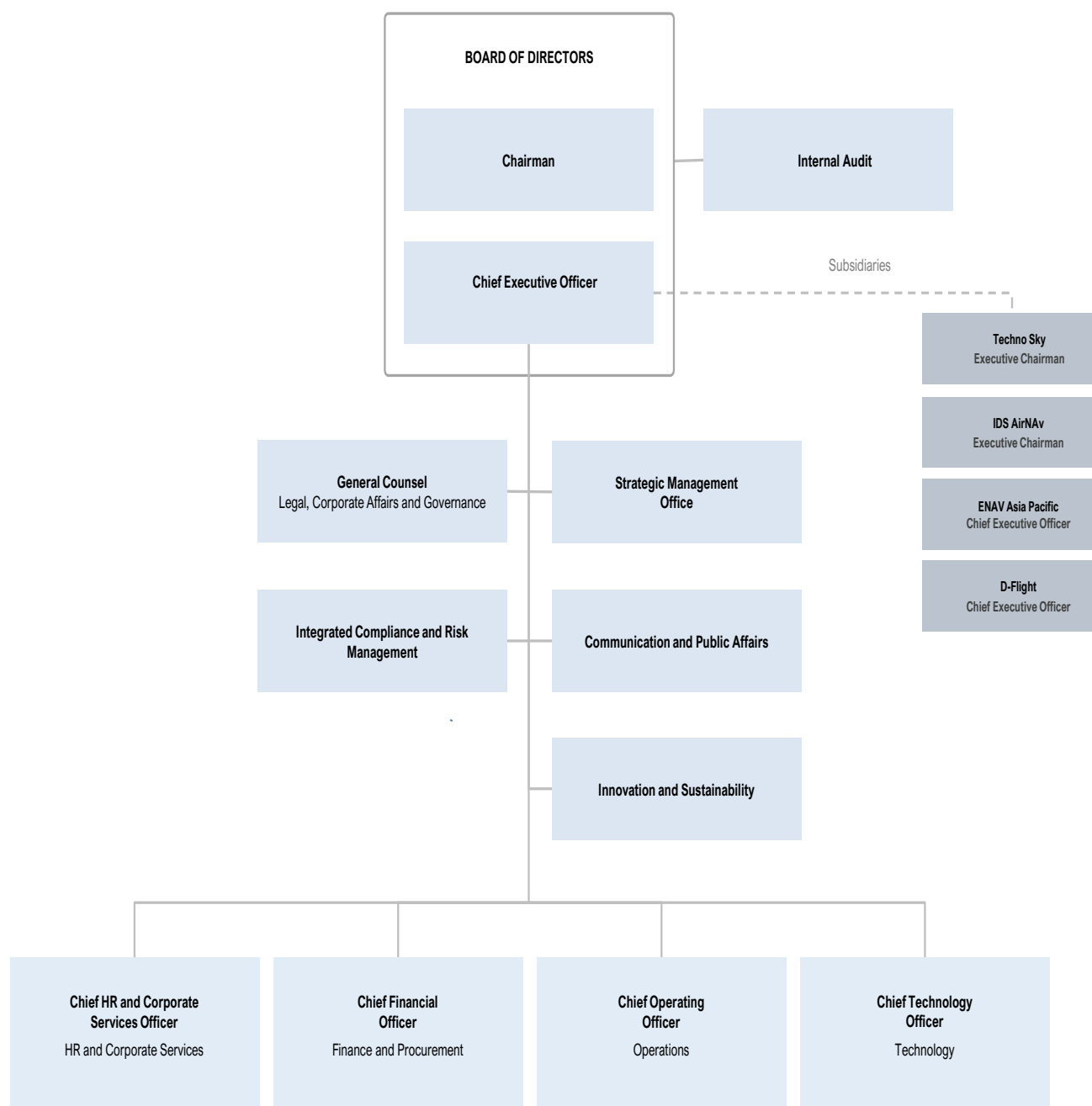
Nel settore operativo residuale *altri settori* rientrano *Enav Asia Pacific*, *Enav North Atlantic* e *D-Flight S.p.A.*

Si evidenzia che per quanto riguarda *Techno Sky S.r.l.*, la società è stata interessata da un unico intervento organizzativo che ha riguardato la struttura *Maintenance Engineering*, nell'ambito

della quale le attività attribuite alla struttura *Technical Training* sono confluite nella struttura *Asset Management*, la quale ha mutato denominazione in *Asset Management and Technical Training*.

L'Ente ha fornito la seguente rappresentazione grafica dell'organigramma in dotazione nell'esercizio di riferimento del presente controllo.

Tabella 3 - Organigramma di Enav S.p.A.



1.2.1 Techno Sky S.r.l.

Techno Sky S.r.l. società partecipata al 100 per cento da Enav dal 2006, è responsabile della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo italiano. La società fornisce servizi tecnico-operativi e manutentivi ai sistemi *radar*, ai centri di telecomunicazione, ai sistemi meteo, ai sistemi di ausilio alla navigazione e ai sistemi *software* per il controllo del traffico aereo negli impianti gestiti da Enav.

Ha chiuso l'esercizio 2021 con un risultato netto positivo di 13,8 milioni di euro, in decremento di 4,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. I valori del 2021 risultano in linea con i risultati emersi nel 2019 ma non pienamente comparabili con i valori del 2020, esercizio che conteneva alcuni elementi non ricorrenti. Sul risultato 2021 ha inciso un incremento dei ricavi per i programmi sviluppati sul mercato terzo, con contestuale aumento dei costi operativi strettamente connessi all'attività su commessa, oltre ai maggiori costi legati ai contratti di servizio infragruppo che hanno avuto decorrenza nell'ultimo trimestre del 2020 ed hanno riguardato le attività di *staff* accentrato presso la Capogruppo. Anche il costo del personale ha registrato un incremento, principalmente per le ferie maturate e non godute, che nel 2020 incidevano per positivi 1,3 milioni di euro, e per l'incentivo all'esodo riconosciuto al personale in uscita. La posizione finanziaria netta registra un valore positivo pari a 7,9 milioni di euro, in incremento di 6,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020, grazie all'incasso del credito verso la Vitrociset.

1.2.2 IDS Air Nav S.r.l.

IDS AirNav S.r.l. si occupa dello sviluppo e della vendita di soluzioni *software* per la gestione delle informazioni aeronautiche e del traffico aereo e dell'erogazione di servizi commerciali di diversa natura per vari clienti in Italia, Europa e paesi extra europei. La società è stata costituita il 24 maggio 2019, ed è stata destinataria in data 28 giugno 2019, con efficacia 2 luglio 2019, del ramo di azienda *Air Navigation* conferito da parte di IDS Ingegneria dei Sistemi S.p.A. In data 18 luglio 2019, Enav ha acquistato il 100 per cento del capitale sociale di *IDS AirNav S.r.l.*

IDS AirNav S.r.l. chiude l'esercizio 2021 con un risultato positivo di 2,4 milioni di euro, in incremento del 7,2 per cento, rispetto all'esercizio precedente. Su tale risultato ha inciso un incremento dei ricavi del 20,2 per cento, rispetto al 2020, per le maggiori prestazioni di servizi e manutenzioni realizzate nell'esercizio, rese possibili dalle minori restrizioni nei collegamenti

internazionali che hanno permesso di sviluppare i contratti con i clienti esteri. La società ha operato in circa 50 paesi su scala globale e intrattenuto rapporti con circa 110 clienti, di cui circa il 40 per cento è rappresentato da *service provider* presenti sia in Europa che nei paesi extraeuropei e per la restante parte a clienti appartenenti all'indotto aeronautico. Per quanto riguarda i costi, si rileva un incremento complessivo di 3,2 milioni di euro per i maggiori acquisti legati allo sviluppo dei ricavi da attività operativa.

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, è partecipata al 100 per cento da Enav ed 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. Ha chiuso l'esercizio 2021 con un utile di 0,1 milioni di euro, in decremento rispetto all'esercizio precedente di 0,6 milioni di euro. I ricavi registrano un decremento di 1,6 milioni di euro per la riduzione delle attività legate a varie commesse.

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 capitale sociale della società *Aireon LLC*, azienda statunitense del gruppo Iridium, partecipata anche dai *service provider* canadese (*Nav Canada*), irlandese (*IAA*), danese (*Naviair*) ed inglese (*Nats*), destinata a realizzare il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo. Tramite l'installazione di un apparato definito "*payload*" a bordo di ognuno dei 66 satelliti operativi (su 75 totali), verrà attuato un sistema di sorveglianza aeronautica del globo al 100 per cento, mentre attualmente i sistemi *radar-based* in uso garantiscono una copertura pari a circa il 30 per cento della superficie terrestre.

La quota di partecipazione del 9,1 per cento detenuta al 31 dicembre 2021, per effetto della clausola di *redemption*, prevista tra gli obblighi derivanti dal *Subscription Agreement* sottoscritto

nel mese di dicembre 2013, si attesterà a 11,1 per cento *post* esecuzione della clausola di *redemption*.

Infine, in relazione alla partecipazione detenuta in *Aireon LLC*, si rappresenta che nel corso dell'esercizio è stata avviata un'operazione di aumento di capitale fino a 50 milioni di dollari. Tale aumento di capitale è destinato a supportare nuove iniziative di investimento ed ampliamento delle attività *Air Traffic Flow Management*, *Data Analytics*, monitoraggio delle flotte e degli aeromobili, ricerca e soccorso, denominati nel loro complesso *Commercial Data Services* (CDS). Gli effetti prospettici di tale operazione potrebbero condurre a variazioni delle attuali quote di partecipazione nonché ad aggiornamenti nella stima del valore.

L'esercizio 2021 chiude con un utile di 2,5 milioni di euro (4,6 milioni di euro nel 2020) principalmente per la fiscalità anticipata iscritta sulla perdita fiscale emersa nella dichiarazione presentata nel 2021 relativamente all'esercizio 2020.

1.2.5 D-Flight S.p.A.

Società costituita nel mese di novembre 2018, con capitale sociale inizialmente sottoscritto al 100 per cento da Enav. Attualmente la società è partecipata al 60 per cento da Enav e per il 40 per cento dalla compagine industriale formata da Leonardo S.p.A. in *partnership* con Telespazio S.p.A., attraverso la società appositamente costituita denominata *UTM Systems & Services S.r.l.*, che è subentrata in data 28 febbraio 2019. *D-Flight S.p.A.* ha per oggetto sociale lo sviluppo ed erogazione di servizi di gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria degli *unmanned aerial vehicles traffic management (UTM)* (i cd. droni).

La *D-Flight S.p.A.* chiude l'esercizio 2021 con una perdita di 853 migliaia di euro (nel 2020 la perdita ammontava a 770 migliaia di euro).

1.3 Il sistema dei controlli

1.3.1 I controlli ex d.lgs. 8 giugno 2001, n. 231

L'Organismo di vigilanza (OdV) è stato nominato in data 27 maggio 2019 per il triennio 2019-2021. L'OdV *pro-tempore*, costituito da due membri esterni, di cui uno con funzioni di Presidente, e dal vice del Responsabile di *Internal audit*, in qualità di membro interno, è rimasto in carica, come da delibera del Consiglio di amministrazione, fino alla nomina dell'Organismo

di vigilanza per il triennio 2022-2024, avvenuta in data 12 maggio 2022.

Come riferito nel precedente referto, nel corso del 2020 Enav ha avviato un progetto di aggiornamento del proprio Modello di organizzazione, gestione e controllo ex d. lgs. n. 231 del 2001 (c.d. “Modello 231”), che ha comportato nel mese di dicembre 2020 l’approvazione di un importante aggiornamento dello stesso. Nel successivo mese di gennaio 2021 anche le altre società facenti parte del Gruppo hanno provveduto ad armonizzare i propri Modelli 231 uniformandosi – nei limiti delle peculiarità di ognuna – al modello della Capogruppo⁷. Successivamente, nel corso del 2021 la Struttura *Internal Audit* del Gruppo Enav ha ritenuto opportuno proporre l’introduzione di alcuni ulteriori miglioramenti ai protocolli presenti nei Modelli 231 di Enav e delle altre società facenti parte del Gruppo. In particolare, si è agito con l’esplicitazione di protocolli di controllo applicati da prassi ed in uso nei processi di pagamento al fine di evitare potenziali illeciti ad essi connessi. Nello specifico, si è suggerito di concentrare l’attenzione sulle attività sensibili del Modello 231, relative alla “Gestione dei flussi monetari e finanziari” e alla “Gestione degli anticipi ai dipendenti e dei rimborsi spese e delle spese di rappresentanza”, proponendo alcune precisazioni sull’utilizzo di sistemi di pagamento che garantiscano la chiara identificazione del destinatario e della causale dei pagamenti.

Nel corso dell’esercizio 2021, Enav ha integrato, altresì, il Codice etico del Gruppo, procedendo, sulla base degli spunti espressi dal Consiglio di amministrazione, all’inserimento di alcune precisazioni relativamente a: (i) una migliore rappresentazione delle modalità di tutela assicurate al *whistleblower* nonché un più evidente coordinamento tra le caratteristiche delle segnalazioni avanzate nel contesto delle procedure di *whistleblowing* e le conseguenti azioni che potranno essere poste in essere dall’Organismo di vigilanza; (ii) una più chiara emersione, anche attraverso la riorganizzazione dei paragrafi, della distinzione dei ruoli ricoperti dagli organi sociali in presenza di un organigramma strutturato per la tutela della sicurezza dei lavoratori affinché risulti sottolineata la distinta allocazione delle rispettive responsabilità.

Sempre sul Codice etico, nei primi mesi del 2022, alla luce delle evoluzioni nel contesto geopolitico e dell’inasprimento delle diverse misure restrittive adottate dalle istituzioni

⁷ Ai fini di una *compliance* integrata, la nuova *gap analysis* ed il *remediation plan* scaturiti a seguito degli aggiornamenti dei Modelli sono stati incrociati con il *Risk Assessment* anticorruzione (effettuato sulla base dello standard ISO 37001) e con la *gap analysis* del *Data Protection Officer* sul sistema di gestione della *privacy* nel Gruppo al fine di affrontare così la *corporate compliance* in modo trasversale nonché, con essa, le attività volte al *follow up* e monitoraggio dei piani di rientro.

nazionali e internazionali in risposta alla situazione globale, la struttura *Internal Audit* di Gruppo ha deciso di intervenire in modo proattivo (risultando una delle più tempestive tra analoghe realtà quotate), integrandone i contenuti, al fine di ribadire la necessità di promuovere una cultura aziendale basata sul pieno rispetto dei diritti umani nonché sull'impegno di condurre le attività in conformità alle norme, ivi incluse le misure restrittive nazionali e internazionali applicabili, monitorando lo scenario nazionale ed estero nonché di sicurezza comune. È stato ritenuto opportuno altresì aggiornare in pari tempo il testo del Regolamento *Whistleblowing* e la piattaforma tecnologica aziendale di *Whistleblowing*, determinando così una sintonia nel *corpus* documentale anche in linea con le politiche perseguite dalle istituzioni dell'Unione Europea interessate dall'entrata in funzione dell'“*EU Sanctions Whistleblower Tool*”, dedicato alla segnalazione del mancato rispetto delle sanzioni UE.

Per vigilare sulla corretta applicazione del Modello 231, l'OdV ha quindi presentato al Consiglio di amministrazione un Piano delle attività, richiedendo un *budget* per il funzionamento dell'Organismo stesso che ha rendicontato a fine esercizio attraverso una relazione sulle attività svolte nel corso del 2021. L'OdV si è riunito periodicamente per esaminare i flussi informativi ricevuti, le segnalazioni pervenute e gli esiti delle verifiche e dei monitoraggi effettuati sia in autonomia che dalla struttura *Internal Audit* di Gruppo.

Per quanto attiene la formazione, nel 2021 sono state avviate e concluse diverse iniziative formative a valere su tutti i dipendenti del Gruppo Enav, tra cui si segnala, con riferimento al d.lgs n. 231 del 2001:

- Video Istituzionale 231: la struttura *Internal Audit* di Gruppo, a seguito degli aggiornamenti dei Modelli 231, ha dato impulso ad un nuovo progetto formativo/informativo che ha coinvolto figure Istituzionali aziendali e professionisti esterni;
- Formazione *web*: ulteriore attività formativa è stata erogata dalla struttura *Internal Audit* di Gruppo su piattaforma *web* a tutte le prime linee e seconde linee manageriali di Enav e *Techno Sky* (con deleghe in materia ambientale) per approfondire i reati in materia ambientale e i protocolli di controllo ad essi associati;
- Giornale aziendale, utilizzato per sensibilizzare e per approfondire tematiche connesse al citato decreto legislativo.

Inoltre, a seguito di adesione all'Associazione *Transparency International* Italia curata dall'*Internal Audit*, l'Ente si è attivato per coadiuvare momenti formativi in collaborazione con la stessa Associazione e in sinergia con altre Strutture aziendali.

Tutte le attività formative menzionate fanno parte integrante del Piano di sostenibilità.

Nel corso dell'esercizio 2021, l'OdV di Enav, in sinergia con la struttura *Internal Audit* di Gruppo, ha svolto numerose altre attività, di cui di seguito si sintetizzano le principali:

- revisione della procedura sui flussi informativi verso l'OdV e formazione *ad hoc* alle Strutture responsabili dall'invio dei flussi;
- esame delle segnalazioni pervenute all'OdV e verifiche su quelle attinenti alle tematiche di cui al d.lgs. n. 231 del 2001;
- 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, l'OdV ha esaminato anche gli esiti delle verifiche effettuate dall'*Internal Audit* di Gruppo nel corso del 2021. La Società riferisce che non sono state riscontrate situazioni critiche per quanto concerne il rispetto dei protocolli di controllo previsti dal Modello 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'OdV dalle strutture aziendali preposte come previsto dalla procedura.

1.3.2 L'*Internal Auditing*

Il Piano delle attività di *audit* per il 2021, che comprende e accoglie anche le attività di verifica sulle società controllate da Enav, è stato approvato dal Consiglio di amministrazione in data 22 dicembre 2020 e sottoposto ad aggiornamento per far fronte sia ai nuovi profili di rischio emersi nel corso dell'anno sia per recepire nuove richieste di verifica. Il Piano contiene, oltre alle attività ed alle verifiche emerse dalla metodologia *risk based*, anche attività di presidio anticorruzione e di supporto agli OdV nonché attività di *corporate compliance*, connesse anche all'attività commerciale, ed ai presidi di *cybersicurezza* (anche in sinergia con il DPO - *Data protection officer* - di Gruppo).

Per la maggior parte degli interventi di *audit*, la Società evidenzia un sistema di controllo

interno e di gestione dei rischi complessivamente adeguato. Laddove sono state riscontrate situazioni potenzialmente a rischio, le strutture si sono attivate.

In un'ottica di rafforzamento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è stato consolidato un processo di calendarizzazione del piano di rientro per le azioni derivante da *audit* nonché di una *comunicazione* con il Vertice/Organi endoconsiliari/Consiglio di amministrazione, attraverso una reportistica per una miglior efficienza e sinergia con il *Management* volto alla chiusura delle azioni condivise di *audit*.

Nel contesto dell'aggiornamento del *risk monitoring* ERM, l'*Internal Audit* di Gruppo ha ravvisato l'opportunità di aggiornare la mappatura del rischio in ambito internazionale in relazione alle politiche di *due diligence* (con connessi aspetti riguardanti il sistema della c.d. *golden power, dual use, de minimis export, etc.*) accolte all'interno della nuova "Policy sui rischi commerciali" approvata dal Consiglio di amministrazione di Enav in data 18 febbraio 2021 e successivamente dai rispettivi consigli di amministrazione delle controllate. L'attività in tale contesto si è concretizzata altresì nell'istituzione di un *Focal Point* (formalizzata nel manuale organizzativo della Società) che, oltre agli aspetti di *travel security*, funge da collegamento e coordinamento con il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, per valutare azioni nel contesto delle commesse estere. Sempre in ambito *compliance internazionale* è stato condotto, in accordo con il *General Counsel* di Gruppo, un approfondimento sull'applicabilità di alcune tra le principali norme contenute nel nuovo regolamento che istituisce un regime dell'Unione Europea di controllo delle esportazioni, dell'intermediazione, dell'assistenza tecnica, del transito e del trasferimento di prodotti a duplice uso. Nel corso del 2021 inoltre, l'*Internal Audit* di Gruppo ha svolto un ruolo propulsivo nella ricerca del miglioramento per soluzioni di *due diligence*, fornendo altresì, ove richiesto, un supporto, per mezzo di incarico di natura principalmente consultiva, comprendente anche attività di *assurance*, relativamente ad aspetti di *corporate compliance*. L'attività si è incentrata su progettualità commerciali estere, anche con il coinvolgimento di altre strutture, per un coordinamento sugli aspetti tecnici di competenza, avvalendosi altresì di supporto ed assistenza da parte di un *advisor* esterno.

Il sistema di prevenzione della corruzione

Il Consiglio di amministrazione di Enav, ritenendo imprescindibile che il *business* della Società

sia sviluppato con lealtà, correttezza, trasparenza, onestà e integrità, ha deliberato di adottare un sistema di gestione per la prevenzione della corruzione conforme ai requisiti della norma tecnica ISO 37001:2016 *Anti-bribery management systems*. A tal fine, grazie alla collaborazione tra la struttura *Internal Audit* di Gruppo e la struttura *Integrated compliance and risk Management* (ICRM), l'Organismo Certificatore ha riconosciuto ad Enav il relativo certificato nel dicembre 2021, anche a seguito di istituzione della Funzione di Conformità per il Contrasto alla Corruzione (FCPC). In tale contesto, Enav si è orientata verso la creazione di una FCPC esterna, con un *manager* competente interno all'organizzazione che mantenesse la responsabilità generale e l'autorità in merito alla funzione stessa, identificato in quel momento nel Responsabile *Internal Audit* di Gruppo. Il responsabile esterno, nominato nel luglio 2021, agisce in piena autonomia e indipendenza.

In relazione alla più generale attività connessa alla informazione e formazione in azienda sui temi anticorruzione, si segnala che sono state progettate ed erogate sessioni formative *on-line* rivolte a tutte le posizioni organizzative con profilo di rischio corruzione superiore a livello "basso" che hanno consentito un confronto diretto e immediato con il responsabile della FCPC. Inoltre, nel corso della prima parte dell'anno, il processo di segnalazione *whistleblowing* è stato oggetto di una campagna di sensibilizzazione da parte della struttura *Internal Audit* di Gruppo diretta a tutte le prime linee dell'Amministratore delegato. Sul medesimo argomento si segnala che la stessa struttura ha svolto una disamina volta all'analisi dello *standard* internazionale ISO 37002, il quale fornisce le "Linee guida per l'attuazione, l'implementazione, la gestione, la valutazione, la manutenzione e il miglioramento di un solido ed efficace sistema di gestione del *whistleblowing* nell'ambito di un'organizzazione". In ottemperanza allo *standard*, la struttura *Internal Audit* di Gruppo ha ritenuto opportuno formalizzare all'interno della propria struttura organizzativa la figura del Referente *Whistleblowing*, preposta, per tutto il Gruppo Enav, alle attività *whistleblowing* con il compito di gestire le attività di ricezione, esame, valutazione e trattamento delle segnalazioni oltre ad intervenire sul relativo *corpus* documentale (risultando una delle più predittive in tema di futuro adeguamento normativo tra analoghe realtà quotate).

Ulteriore tassello nel complessivo lavoro di rafforzamento del sistema di gestione e prevenzione del rischio è rappresentato dal progetto di *fraud risk assessment* svolto congiuntamente alla struttura del Dirigente preposto (conclusosi nel 2022), e volto

all'identificazione e valutazione delle aree a rischio frode e per il disegno/miglioramento del sistema di controllo interno a prevenzione/mitigazione di tali rischi.

Per quanto attiene la formazione anche in tali contesti di Anticorruzione, Frodi e *Whistleblowing*, nel 2021 sono state avviate e concluse diverse iniziative formative a valere su tutti i dipendenti del Gruppo Enav tra cui si segnala:

- sessione formativa *e-learning* a tutti i dipendenti del Gruppo, sulle tematiche anticorruzione e *whistleblowing*;
- comunicazione delle politiche e delle procedure anticorruzione ai consiglieri di amministrazione di Enav, *Techno Sky S.r.l.*, *D-Flight*, *IDS AirNav S.r.l.* in occasione delle sedute di approvazione della *Policy* Anticorruzione e delle Linee guida del sistema di gestione per la prevenzione e il contrasto alla corruzione;
- informativa al CdA sulle tematiche di cui al punto precedente, erogata congiuntamente dal Presidente dell'Organismo di vigilanza di Enav e dalla Funzione di Conformità per la Prevenzione della Corruzione;
- sessione di formazione sulle tematiche inerenti alla prevenzione ed il contrasto alla corruzione nonché sui sistemi di gestione conformi alla Norma UNI ISO 37001 a tutte le posizioni organizzative identificate come a rischio corruzione "non basso";
- progettazione di un corso di *e-learning* diretto a tutta la popolazione del Gruppo sulle medesime tematiche con una "verticale" specifica sull'istituto del *whistleblowing*, la cui erogazione del corso è stata programmata al 2022.

L'*Internal Audit* di Gruppo, con le proprie attività, contribuisce al raggiungimento dei *target* previsti nel Piano di sostenibilità e Bilancio di sostenibilità 2021-2023.

GDPR - General Data Protection Regulation

La *compliance* al Regolamento europeo sulla protezione dei dati personali si è svolta in continuità con le attività del 2020, con elevate sinergie tra il DPO di Gruppo e la struttura *Internal Audit* di Gruppo, includendo attività e mezzi che hanno permesso, oltre alle attività verticali sulla protezione dei dati personali, anche verifiche e approfondimenti legati all'*Information Technology* e cybersicurezza. Inoltre, per il contenimento della diffusione del virus Covid-19, il DPO è stato coinvolto nei diversi gruppi di lavoro che Enav ha creato per:

- l'installazione di *termoscanner*;

- il disegno del controllo del c.d. *Green Pass* sul luogo di lavoro;
- la realizzazione dei piani aziendali finalizzati all'attivazione di punti straordinari di vaccinazione anti Covid-19 nei luoghi di lavoro.

Il supporto alla *compliance* al GDPR si è svolto nel 2021 in continuità con gli anni precedenti, garantendo ai soggetti interessati i diritti che il regolamento garantisce. In relazione alle richieste di esercizio dei diritti, infatti, si riporta che nel 2021 si è registrato un aumento del 65 per cento di richieste pervenute al DPO di Gruppo. La crescente attenzione alla cybersicurezza derivante dalle notizie di stampa ha generato una maggiore consapevolezza dei propri diritti da parte degli interessati, ma anche il crescente numero di utenti del sito *D-Flight* (da cui giungono le richieste più numerose) ha portato ad un notevole incremento di richieste di esercizio dei diritti giunte al DPO di Gruppo.

Le verifiche del DPO di Gruppo previste dal Piano 2021 sono in parte condotte in coordinamento con la struttura *Internal Audit* di Gruppo per creare sinergie ed economie di scala. In particolare, si segnala:

- la verifica su architettura e sistema gestionale IT / *cybersecurity* (attività congiunte con la struttura *Security*). Gli *audit* sono condotti con il supporto di una Società esterna con cui è stato stipulato un contratto quadro, in sinergia con la struttura *Internal Audit* di Gruppo, per la conduzione di verifiche mirate e verticali in ambito di sicurezza cibernetica;
- la verifica in ambito di una gara d'appalto su richiesta del fornitore. L'obiettivo dell'intervento è incentrato sull'analisi delle attività che costituiscono il processo di acquisto per la fornitura dei servizi forniti, la coerenza delle prestazioni erogate con il dettame contrattuale e l'efficacia dei controlli esistenti. Sulla base dell'analisi svolta e del relativo esito il *management* ha condiviso l'opportunità di intraprendere le azioni di miglioramento suggerite attraverso la definizione di una tempistica perseguibile e coerente con gli obiettivi prefissati ed i progetti in corso;
- l'attività di consulenza sulla *data retention* a supporto delle Strutture impattate dalla necessità di un'impostazione maggiormente in linea con il dettato normativo. Sono stati pertanto suggeriti tutti i passi utili per il rispetto del GDPR in relazione alla conservazione dei dati, riservandosi nel 2022 di procedere con una verifica sulla relativa corretta implementazione.

L'attività di sensibilizzazione è stata una costante del 2021 per incrementare la consapevolezza sull'importanza di proteggere i dati personali e sulle responsabilità che gravano su ogni dipendente nel più ampio sistema *privacy*. A tal proposito è stata sollecitata l'attivazione di un corso per l'utilizzo degli strumenti di condivisione dei *file* destinato a tutta la popolazione aziendale, in quanto l'uso massivo del lavoro agile, incrociato con la nuova strumentazione di supporto per la condivisione dei *file*, impone un utilizzo consapevole di tutti gli strumenti disponibili per evitare utilizzi impropri che possano generare *data-breach* anche involontari.

1.3.3 Il controllo di gestione e la contabilità analitica

- Controllo di gestione

In linea con quanto effettuato negli anni precedenti, nel corso del 2021 sono state aggiornate, di concerto con la struttura *Integrated Compliance and Risk Management*, le procedure aziendali riguardanti la gestione e il monitoraggio del *budget* aziendale di Enav e del Gruppo, al fine di tenere conto delle dinamiche organizzative che caratterizzano tali processi.

In attinenza con tali procedure, nel mese di dicembre del 2021 la Società ha concluso il processo di redazione del *budget* di gruppo per l'esercizio relativo al 2022, in coerenza con le linee d'azione del Piano industriale e con i livelli di efficientamento previsti nel Piano delle performance, tenendo conto anche dei volumi di traffico attesi per l'anno 2022.

Nel corso del 2021, in occasione delle chiusure periodiche trimestrali, la società ha proceduto al consolidamento del conto economico del Gruppo, secondo quanto previsto dalle procedure aziendali e mediante l'ausilio dei preposti sistemi informativi gestionali, al fine di evidenziare gli scostamenti sia rispetto al consuntivo dello stesso trimestre del 2020 che rispetto al *budget* di ciascun trimestre.

Per quanto concerne il controllo di gestione, nel corso dell'anno, nell'ambito delle linee di indirizzo contenute nel Piano industriale di Gruppo, l'Ente ha proceduto al costante monitoraggio del *budget* ed all'analisi degli scostamenti tra il consuntivo e il *budget* del periodo, per quanto concerne i costi esterni e il costo del personale, in coordinamento con le competenti strutture aziendali, con la duplice finalità di monitorare l'andamento dei costi rispetto agli obiettivi definiti nel *budget* e di evidenziare possibili aree di efficientamento dei costi. Nello specifico, per quanto riguarda i costi esterni, l'Ente riferisce che sono state valutate e gestite le richieste di trasferimenti di fondi presentate dalle strutture aziendali interessate, in linea con

le procedure vigenti, con l'obiettivo di rimodulare i fondi di *budget* tra i diversi conti contabili, nel rispetto del perimetro complessivo del *budget* approvato.

L'Ente riferisce, altresì, che nel 2021 oltre alle chiusure trimestrali, sono state realizzate due ulteriori chiusure periodiche di tipo gestionale, relative ai mesi di maggio ed agosto, con l'obiettivo di fornire al vertice aziendale una reportistica intermedia rispetto alle chiusure trimestrali.

- *La contabilità analitica*

Come prescritto dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, all'articolo 11 *sexties*, nonché dal contratto di programma, come per gli anni precedenti anche per il 2021 si è concluso positivamente il processo di revisione contabile del prospetto di conto economico separato, riferito ai servizi regolamentati e non regolamentati della Enav S.p.A., da parte della Società incaricata della revisione del bilancio di esercizio e consolidato.

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 (vendita di formazione, radiomisure, consulenza aeronautica, e altri servizi).

I servizi sono distinti tra attività regolamentata, ovvero costi e ricavi riconducibili al dispositivo tariffario (come regolato dalla normativa comunitaria per le rotte 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.

La separazione contabile permette di conseguire la determinazione dei costi consuntivi dei servizi di rotta e di terminale, quale base per la quantificazione del "*balance*"⁸ da iscrivere nel bilancio di esercizio, la determinazione della Tariffa consuntiva per il servizio di Terminale (CTT) della terza fascia tariffaria, la quantificazione dei costi ai fini delle simulazioni del "*Determined Cost*" del servizio di rotta e di terminale di prima e seconda fascia tariffaria, la costruzione di prospetti di conto economico gestionale al fine di monitorarne i costi diretti e indiretti, l'efficienza operativa, la redditività.

⁸ 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*.

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

È un modello consolidato, sviluppato inizialmente nel 2005 sui sistemi informativi gestionali aziendali ed adeguato negli anni sulla base delle esigenze emerse. Al riguardo non si segnalano adeguamenti rilevanti per l'esercizio 2021.

1.4 Le certificazioni

Durante l'annualità 2021 la Capogruppo ed il Gruppo sono stati oggetto di attività di sorveglianza da parte di ENAC per verificare il continuo soddisfacimento dei requisiti per la "fornitura di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea", previsti dal Regolamento (UE) 2017/373, e dei requisiti per operare come "organizzazione di addestramento per i controllori del traffico aereo, degli operatori di informazioni volo e del personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici".

Le certificazioni rilasciate da ENAC

Nell'ambito della certificazione di Enav quale "*Services Provider*" (fornitore di servizi), ENAC ha svolto 20 *audit* (16 nel 2020), sia sugli *Area Center Control* (ACC) e Aeroporti, sia sulle strutture centrali di Enav. In tali *audit* Enav ha dimostrato il soddisfacimento dei requisiti previsti nel Regolamento (UE) n. 373/2017 (che ha sostituito dal 31 dicembre 2019 il Regolamento UE n. 1035/2011), sia relativamente alle condizioni generali (competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa, qualità dei servizi e requisiti in materia di comunicazione etc.), sia relativamente ai requisiti specifici dei vari servizi erogati: servizi del traffico aereo (ATS), di meteorologia aereonautica (MET), di informazione aereonautica (AIS), di gestione dei flussi di traffico aereo (ATFM), di gestione dello spazio aereo (ASM) e di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS).

Nell'ambito della certificazione quale "*Training Organization*" (Organizzazione di formazione), Enav è stata oggetto di 9 *audit* (4 nel 2020) da parte di ENAC per verificare il continuo soddisfacimento dei requisiti del Regolamento (UE) n. 2015/340 (per operare come organizzazione di addestramento per i controllori del traffico aereo), del Regolamento ENAC "Licenza di operatore del Servizio Informazioni Volo (AFIS)" e del Regolamento ENAC "Requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione

aerea”.

Le certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo Enav

Relativamente alle certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo Enav, anche nel 2021 l’Organismo internazionale di certificazione incaricato ha concluso le attività di *audit*, determinando:

- la conferma di validità dei certificati di conformità dei Sistemi di Gestione per la Qualità del Gruppo Enav (Enav, *Techno Sky* S.r.l. e *IDS AirNav* S.r.l.), in accordo alla norma ISO 9001;
- la conferma di validità del certificato di conformità del Sistema di Gestione per la sicurezza delle informazioni di Enav e *IDS AirNav* S.r.l., in accordo alla normativa ISO 27001;
- la conferma di validità del certificato di conformità del Sistema di Gestione per l’Ambiente di *IDS AirNav* S.r.l., in accordo alla normativa ISO 14001;
- la conferma di validità dei certificati di conformità del Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro del Gruppo Enav, in accordo alla norma ISO 45001;
- il rilascio del certificato di conformità del Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione di Enav, in accordo alla norma ISO 37001.

Relativamente alle restanti certificazioni/attestazioni di *Techno Sky* S.r.l. si evidenzia che:

- quanto all’accreditamento del laboratorio di taratura di *Techno Sky* S.r.l., nel mese di dicembre 2021, l’Ente italiano di accreditamento (“ACCREDIA”) ha concluso positivamente le attività della seconda verifica di sorveglianza, in accordo alla norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018⁹;
- nel mese di dicembre 2021 è stata effettuata, da parte dell’Organismo internazionale di certificazione *DNV Business Assurance*, la terza verifica di mantenimento 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 contenenti taluni gas fluorurati ad effetto serra) ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2067;
- nel mese di luglio 2021 è stato rinnovato il livello di maturità 2 relativamente

⁹ Le attività afferenti alla prima verifica di sorveglianza si erano concluse positivamente nel mese di giugno 2020.

all'implementazione del modello *Capability Maturity Model for Development V2.0* (CMMI – DEV) per le attività di sviluppo *software*.

IDS *AirNav* S.r.l. mantiene inoltre in corso di validità il livello di maturità 3 relativamente all'implementazione del modello *Capability Maturity Model for Development* (CMMI – DEV) per le attività di sviluppo *software*.

1.5 Il rapporto Stato - Enav

1.5.1 Il contratto di programma

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

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

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

Per quanto riguarda il nuovo periodo regolatorio, nell'anno 2020 la Società ha partecipato a tavoli di lavoro, aventi la finalità di pervenire ad un testo condiviso del contratto, e nel corso dell'anno 2021, ai fini della conclusiva predisposizione del testo e successiva sottoscrizione del contratto di programma 2020-2024, la Società ha collaborato con ENAC alla stesura della bozza dell'atto negoziale, con il duplice obiettivo di poter adeguare le sezioni del documento alle regole comunitarie pertinenti il nuovo *reference period* (RP3-2020/2024), di cui si dirà oltre più ampiamente, nonché recepire le prime osservazioni provenienti dalle Istituzioni nazionali di riferimento.

Come attività propedeutica alla stipula dell'atto negoziale, nel mese di luglio una prima bozza del contratto, con i relativi allegati, è stata inoltrata da parte ministeriale a tutti i soggetti nazionali, al fine di un riscontro complessivo sulle sezioni del documento.

Nel corso degli ultimi mesi del 2021, si sono successivamente tenuti dei tavoli tecnici, aventi

l'obiettivo di consolidare il testo definitivo del contratto. Al momento, la bozza del documento è ancora in fase di verifica da parte dei soggetti nazionali.

In attesa di pervenire alla stipula dello schema 2020-2024, le attività operative aziendali inerenti alla continuità del servizio, ovvero orari e tipologia dei servizi erogati sugli impianti, sono comunque garantiti dalla vigenza del precedente contratto di programma.

Per quanto concerne invece gli aspetti di natura economica, con particolare riferimento alle tariffe ed alla *performance*, questi trovano già applicazione nel periodo regolatorio per effetto di quanto previsto nel *Performance Plan* 2020-2024, trasmesso da ENAC alla Commissione europea a metà novembre 2021, ed approvato dallo stesso Regolatore comunitario per effetto della Decisione (UE) 2022/773 della Commissione del 13 aprile 2022.

Tra gli aspetti più rilevanti, lo schema negoziale 2020-2024 conferma l'estensione della applicabilità della *performance* operativa (in termini di puntualità del volo) anche per un numero prestabilito di aeroporti inclusi nella terza fascia tariffaria, sempre in base alle regole e alla metodologia prevista nella normativa comunitaria di settore.

Non meno importante, lo stesso schema prevede che sia istituito un Comitato di monitoraggio sullo stato di attuazione del contratto, al quale prenderanno parte alcuni membri rappresentanti dell'ENAC e di tutti i soggetti nazionali firmatari.

1.6 Il piano industriale 2022-2024

Nel corso del 2021 è stato sviluppato il Piano Industriale 2022-2024 che è stato approvato dalla Società nel mese di maggio 2022. Il Piano, definito in uno scenario di progressivo recupero del volume di traffico, pur caratterizzato da un'elevata volatilità delle previsioni derivanti dall'emergenza sanitaria da Covid-19 e dal conflitto in Ucraina, porta a sintesi e visione unitaria il percorso strategico che il Gruppo intende affrontare nei prossimi anni.

Esso contempla quale presupposto di base l'ipotesi di quadro tariffario contenuta nel Piano delle performance nazionale relativo al terzo *reference period* ("RP3") e, contestualmente, pone le basi del percorso del Gruppo per il decennio post-pandemico, potenziando i fattori che caratterizzano lo sviluppo sostenibile dell'Azienda, nonché facendo leva sui suoi valori cardine.

Il Gruppo continuerà il proprio percorso di sviluppo nei mercati contendibili, con il rafforzamento dell'offerta di soluzioni digitali a servizio del *core business* e delle soluzioni per

la nuova mobilità.

1.7 Informazioni sul titolo Enav

Enav, quotata dal 26 luglio 2016 sul mercato telematico azionario MTA (oggi EXM – *Euronext Milan*) gestito da Borsa Italiana S.p.A., è attualmente, come detto, l'unico *Air national service provider* (ANSP) a essere quotato sul mercato dei capitali.

Durante l'esercizio 2021, il titolo ha mostrato un andamento positivo, partendo da un'apertura di anno a euro 3,598 e chiudendo l'anno a un prezzo di euro 3,930 (con un incremento del 9,2 per cento), corrispondente a una capitalizzazione di borsa pari a 2,13 miliardi di euro. Nello stesso periodo l'indice FTSE MIB, il listino dei maggiori 40 titoli italiani, ha fatto registrare un rialzo del 23 per cento e l'indice FTSE Mid Cap, di cui Enav fa parte, ha evidenziato un incremento del 30,8 per cento.

L'andamento del titolo Enav, anche nel corso del 2021, è stato influenzato dall'impatto negativo che il persistere di limitazioni agli spostamenti, imposte nell'anno in esame per fronteggiare la pandemia legata alla diffusione del virus Covid-19 ha avuto sul settore del trasporto aereo, nonché dalla conseguente modifica in ambito regolatorio da parte della Commissione europea, che di fatto ha modificato la normativa tariffaria per il biennio 2020-2021.

L'ampia portata degli effetti della pandemia sul trasporto aereo in generale, ed europeo in particolare, hanno indotto la Commissione europea a non procedere con l'approvazione dei Piani di *performance* dei singoli Stati per il *Reference Period 3* (RP3) e ad approvare l'introduzione di norme speciali per la definizione dei *target* di *performance* a livello europeo per il RP3, relativo al quinquennio 2020-2024, per gli anni 2020 e 2021 ed il ritorno alla regolamentazione "*standard*" a partire dal 2022.

La Capogruppo detiene azioni proprie che sono state oggetto di acquisto nell'esercizio 2018 mentre nessuna operazione di acquisto è stata posta in essere nel corso dell'esercizio 2021. Al 31 dicembre 2021 Enav detiene 518.823 azioni proprie corrispondenti allo 0,10 per cento del capitale sociale, acquisite ad un prezzo medio unitario netto di euro 4,14¹⁰.

¹⁰ Si segnala come nel corso del 2021 e nei primi tre mesi del 2022 il titolo Enav abbia recuperato parte del valore perso nel 2020 raggiungendo, alla data del 31 marzo 2022, il prezzo di euro 4,20 per azione.

Si riporta, nella tabella che segue, la ripartizione dell'azionariato di Enav, sulla base dell'ultima identificazione degli azionisti condotta da una società appositamente incaricata.

Come già evidenziato, a fine 2021 il capitale sociale di Enav, pari ad euro 541.744.385, risulta invariato rispetto al 2020 e, in base alle analisi effettuate nel mese di marzo 2022, è ripartito come dalla seguente tabella.

Tabella 4 - Ripartizione capitale sociale

Area/Regione	Incidenza sul capitale sociale (per cento)
Italia (Mef)	53,3
Investitori istituzionali	35,5
Azioni proprie	0,1
Retail	5,9
Non identificato	5,2

Fonte: relazione sulla gestione esercizio 2021 Enav

2. LE RISORSE UMANE

2.1 Evoluzione della consistenza del personale

L'organico 2021 presenta un lieve decremento rispetto all'anno precedente, sia in termini di consistenza finale al 31 dicembre (da 3.330 a 3.295 unità, pari a -35 unità), sia in termini di organico medio (da 3.394,35 a 3.373,86 unità). Nelle tabelle che seguono sono riportati i dati relativi alla consistenza del personale esposti in varie dimensioni di analisi e livelli di dettaglio.

Tabella 5 - Consistenza del personale

	2020	2021
Dirigenti	47	45
Quadri	353	351
Impiegati	2.930	2.899
Consistenza al 31/12 totale	3.330	3.295

Tabella 6 - Consistenza del personale per profilo professionale

Profilo	2020				2021				
	+ingressi	-uscite	Consistenza a fine anno	Organico Medio (*)	+ingressi	-uscite	trasform.	Consistenza a fine anno	Organico Medio (*)
Dirigenti	7	2	47	45,59	3	4	-1	45	43,94
CTA		37	1.861	1.876,15	3	27	35	1.872	1.876,86
EAV		3	433	434,18		6	-33	394	394,79
MET	5	5	32	30,2			-2	30	30
ORM			34	34		2		32	32,85
Inf/Tec/Amm	168	120	923	974,23	198	200	1	922	995,42
Totale	180	167	3.330	3.394,35	204	239	0	3.295	3.373,86

(*) Inclusi i dipendenti a tempo determinato assunti a partire dal 01/01 e cessati entro il 31/12.

Fonte: Enav

Legenda:

CTA - Controllore del traffico aereo

EAV - Esperto di assistenza al volo

MET - Meteorologo

ORM - Operatore radiomisure

TEC - Tecnico

INF - Informatico

AMM - Amministrativo

Tabella 7 - Organico per funzione e categoria professionale

2021																	
FUNZIONI	DIR	CTA	di cui QD	EAV	di cui QD	MET	di cui QD	ORM	di cui QD	TEC	di cui QD	INF	di cui QD	AMM.	di cui QD	TOT.	di cui QD
Presidente														1		1	0
Internal Audit	1											1	1	9	6	11	7
Amministratore Delegato														2		2	0
Strategic Managent Office	3	3	2	2						6	2			24	6	38	10
Innovation & Sustainability	1									4		17	3	5	1	27	4
Communication & Public Affairs	1													11	3	12	3
Legal Corp. Affairs & Governance	1													19	7	20	7
Integr. Compliance & Risk MGMT	3	34	10			1				29	5	8		18	4	93	19
Finance and Procurement	6									6	4	1	1	125	27	138	32
HR & Corporate Service	4			1						15	1	8	1	173	28	201	30
Operations	18	1.833	166	389	6	29	3	31	11	57	2	16		145	3	2.518	191
Technology	7	2	1	2	1			1	1	139	33	48	6	35	6	234	48
Totale	45	1.872	179	394	7	30	3	32	12	256	47	99	12	566	91	3.295	351

2020																	
FUNZIONI	DIR	CTA	di cui QD	EAV	di cui QD	MET	di cui QD	ORM	di cui QD	TEC	di cui QD	INF	di cui QD	AMM.	di cui QD	TOT.	di cui QD
Presidente														2		2	0
Internal Audit	1											1	1	10	6	12	7
Amministratore Delegato														4		4	0
Strategic Managent Office	2	5	2	2						6	2			15	5	30	9
Communication & Public Affairs	2													24	4	26	4
Legal Corp. Affairs & Governance	1													18	7	19	7
Integr. Compliance & Risk Mgmt	3	34	12			1				32	6	5	1	16	3	91	22
Finance And Procurement	6									5	4	1	1	120	28	132	33
Hr & Corporate Service	5									12	1	7	1	176	29	200	31
Operations	19	1.820	166	428	6	31	3	33	11	56	2	18		151	3	2.556	191
Technology	8	2	1	3	1			1	1	143	32	65	8	36	6	258	49
TOTALE	47	1.861	181	433	7	32	3	34	12	254	47	97	12	572	91	3.330	353

Fonte:Enav

Legenda:

DIR:- Dirigenti

QD - Quadri

CTA - Controllore del traffico aereo

EAV - Esperto di assistenza al volo

MET - Meteorologo

ORM - Operatore radiomisure

TEC - Tecnico

INF - Informatico

AMM - Amministrativo

2.2 Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2021, come si evince dalla tabella che segue, è pari a 437,11 milioni con un incremento di 35,73 milioni (+8,9 per cento) rispetto al 2020, consuntivato a 401,38 milioni.

Tabella 8 - Costo del personale

	2020	2021	Var. ass.	Var. %
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI	264.598.553	266.486.281	1.887.728	0,71
<i>Stipendi ed altri assegni fissi</i>	246.771.235	247.173.891	402.656	0,16
<i>Indennità accessorie</i>	17.827.318	19.312.390	1.485.072	8,33
INDENNITA' VARIABILI	18.349.933	22.170.331	3.820.398	20,82
<i>Lavoro straordinario</i>	154.623	80.626	-73.997	-47,86
<i>Disponibilità</i>	190.404	184.570	-5.834	-3,06
<i>Indennità per trasferimenti</i>	325.182	258.083	-67.099	-20,63
<i>Indennità per trasferimenti temporanei</i>	199.133	92.600	-106.533	-53,50
<i>Indennità di distacco</i>	222.756	183.756	-39.000	-17,51
<i>Permessi e RFS</i>	119.900	83.131	-36.769	-30,67
<i>Maggiorazioni per lavoro in turno</i>	7.966.438	7.930.845	-35.593	-0,45
<i>Lavoro festivo</i>	4.804.353	6.068.169	1.263.816	26,31
<i>Festività coincidenti</i>	1.593.030	2.157.003	563.973	35,40
<i>Altre indennità</i>	7.904	7.148	-756	-9,56
<i>Straordinario operativo</i>	1.515.973	3.701.170	2.185.197	144,14
<i>Reperibilità</i>	1.250.237	1.423.230	172.993	13,84
PREMIO DI RISULTATO	6.975.891	9.121.907	2.146.016	30,76
<i>Premio di risultato dirigente</i>	880.896	1.541.807	660.911	75,03
<i>Accantonamento Piani di Lungo Termine</i>	824.995	644.531	-180.464	-21,87
<i>Premio di risultato non dirigente</i>	5.270.000	6.935.569	1.665.569	31,60
INDENNITA' PER MISSIONI	1.125.078	1.037.209	-87.869	-7,81
<i>Missioni nazionali</i>	201.915	396.865	194.950	96,55
<i>Missioni estere</i>	49.928	67.536	17.608	35,27
<i>Missioni addestrative</i>	873.235	572.808	-300.427	-34,40
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE	-11.351.763	1.887.392	13.239.155	116,63
<i>Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute</i>	-8.259.862	1.399.883	9.659.745	116,95
<i>Accantonamento RFS/ferie maturate non godute dirigenti</i>	-428.004	46.141	474.145	110,78
<i>Contributi su RFS e ferie maturate non godute</i>	-2.550.476	429.141	2.979.617	116,83
<i>Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate non godute</i>	-113.421	12.227	125.648	110,78
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI	98.572.689	101.986.397	3.413.708	3,46
<i>Assicurazione del personale dipendente</i>	3.993.568	3.939.125	-54.443	-1,36
<i>Assicurazione del personale dirigente</i>	53.561	56.435	2.874	5,37
<i>Oneri previdenziali ed assicurativi</i>	83.953.080	87.347.169	3.394.089	4,04
<i>Oneri prev. INAIL</i>	2.177.563	2.291.165	113.602	5,22
<i>Contributi al Fondo di previdenza complementare</i>	8.394.917	8.352.503	-42.414	-0,51
ACCANTONAMENTO TFR	19.852.078	19.837.803	-14.275	-0,07
<i>Accantonamento TFR</i>	19.274.547	19.336.989	62.442	0,32
<i>Accantonamento dirigenti TFR</i>	577.531	500.814	-76.717	-13,28
ALTRI COSTI DEL PERSONALE	3.256.973	14.586.434	11.329.461	347,85
<i>Incentivo all'esodo</i>	3.000.458	2.751.000	-249.458	-8,31
<i>Altri costi del personale</i>	248.782	11.461.812	11.213.030	4.507,17
<i>Borse di studio e rimborsi</i>	7.733	373.622	365.889	4.731,53
TOTALE	401.379.432	437.113.754	35.734.322	8,90

Fonte: Enav

La componente *“Salari ed altri assegni fissi”* registra un incremento di 1,89 milioni, passando da 264,60 milioni nel 2020 a 266,49 milioni (+0,71%), sia per effetto dell’incremento (+1,49 milioni) delle indennità accessorie (prevalentemente riferibile alla maggiorazione della indennità di controllo per i CTA degli ACC di Roma e Milano a seguito dell’acquisizione dei servizi di avvicinamento precedentemente ubicati presso i Centri aeroportuali), sia per incremento degli stipendi e altri assegni fissi (+0,40 milioni) a seguito di cambi di qualifica/profilo/classe e di altre variazioni (cambio di categoria professionale, acquisizioni di abilitazioni maggiori, cambio di regime orario), in parte compensate dalla riduzione dell’organico medio (- 20,49 FTE)¹¹.

La componente *“Indennità Variabili”* ha registrato un incremento passando da 18,35 milioni nel 2020 a 22,17 milioni nel 2021 (+3,82 milioni, pari al +20,8per cento), prevalentemente per effetto della ripresa delle attività operative che, pur non raggiungendo i livelli pre-pandemici, hanno comunque registrato un significativo incremento rispetto al 2020.

In tale contesto, le voci che hanno maggiormente concorso a tale incremento sono lo straordinario operativo (+2,19 milioni) e le maggiorazioni per lavoro festivo del personale operativo (+1,26 milioni).

La componente *“Premio di Risultato”* registra anch’essa un incremento rispetto al 2020 (+2,15 milioni), in massima parte dovuto alla crescita del Premio di Risultato non Dirigenti (+1,67 milioni), il cui valore è direttamente correlato alle Unità di Servizio e quindi alla ripresa del traffico aereo.

La componente *“Indennità per Missioni”* registra nel complesso un andamento sostanzialmente stabile rispetto al 2020 (-0,09 milioni), pur con significative variazioni nelle singole componenti. A fronte di una riduzione delle missioni addestrative (cui si era fatto maggior ricorso nel 2020 per anticipare i programmi formativi, sfruttando la maggiore disponibilità del personale operativo a causa dei bassi volumi di traffico), si è registrato un contenuto incremento delle missioni nazionali ed estere, proprio per effetto della ripresa delle attività operativa.

Un significativo incremento si evidenzia anche nella componente *“Accantonamenti per RFS e Ferie maturate e non godute”*, il cui fondo ha registrato una crescita di +13,24 milioni rispetto al

¹¹ *Full Time Equivalent - FTE* - esprime il numero di risorse a tempo pieno per svolgere una determinata attività, oppure presenti in azienda, in relazione al totale dei soggetti, calcolando l’equivalente delle ore anche in presenza di *part-time* ed altre forme contrattuali con meno ore giornaliere rispetto *full-time*.

Il valore del FTE viene utilizzato per sapere l’equivalente dei *full time* presenti in azienda, eventualmente anche composti da altri tipi di contratti, *part-time*, consulenti, ecc.

2020, anno in cui però si era assistito al pressoché totale smaltimento dei giorni di ferie degli anni precedenti e al sostanziale utilizzo della quasi totalità dei giorni maturati nel 2020. Con la ripresa delle attività del 2021, il fondo ha registrato un incremento di 10,13 milioni in conto retribuzioni e di 3,11 milioni in conto contributi previdenziali.

La voce *“Oneri Previdenziali e Assicurativi”* registra, come conseguenza della crescita degli imponibili di riferimento (*“Salari e altri assegni fissi”*; *“Indennità Variabili”*), un incremento di +3,41 milioni (+3,5%).

Per quanto riguarda infine la voce *“Altri Costi del Personale”*, si registra un incremento di +11,33 milioni rispetto al 2020, che è quasi completamente ascrivibile ad un accantonamento straordinario per 11,46 milioni effettuato a fronte dell’Accordo stipulato in data 7 dicembre 2021 per l’applicazione al personale dirigente di Enav S.p.A. dell’art. 4 della legge 28 giugno 2012, legge n. 92 (c.d. *“Isopensione”*).

Al netto di tale partita straordinaria, la voce *“Altri Costi del Personale”* registra un decremento di 0,18 milioni rispetto al 2020 per un minore ricorso alla leva dell’incentivo all’esodo¹² che, pur riguardando un numero di casi leggermente superiore al 2020 (32 nel 2021; 30 nel 2020), ha comportato una minore spesa avendo interessato profili retributivi più contenuti.

2.3 Le relazioni sindacali

Nel corso del 2021 il confronto con le parti sociali si è particolarmente focalizzato sulla tematica conseguente al possibile utilizzo, da parte della Società, del Fondo integrativo salariale (Fis) al fine di poter mitigare gli effetti economici derivanti dalla sostanziale diminuzione del traffico assistito conseguente alla crisi pandemica. Sul tema, il 10 febbraio, è stato sottoscritto con le parti sociali un accordo che ha previsto esplicitamente il non ricorso ad ammortizzatori sociali per l’intero anno 2021 da parte di Enav, a fronte di un sostanziale smaltimento dei residui ferie ed RFS, oltre alla programmazione calendarizzata e certa delle ferie ed RFS di competenza 2021. Il confronto con le parti sociali è proseguito su tematiche afferenti Covid-19 e lavoro agile. Da segnalare, nel periodo in esame, numerosi incontri con le organizzazioni sindacali su varie tematiche operative quali il trasferimento degli APP (avvicinamenti) dalle torri radarizzate agli *Area Control Center* (ACC), le possibili ipotesi di implementazione delle torri digitali oltre a

¹² Cfr. art. 4 c. 1-7 ter l. 28 giugno 2012, n. 92 e s.m.i..

numerosi approfondimenti su più tavoli conseguenti al distacco temporaneo di personale CED- Enav presso la controllata *Techno Sky S.r.l.* Su tale ultima tematica le organizzazioni sindacali hanno effettuato tre azioni di sciopero.

Sempre in ambito scioperi, nel 2021 sono state effettuate, dalle organizzazioni sindacali Enav, cinque azioni di sciopero di livello nazionale con un tasso di adesione media del 20,84 per cento e sette di carattere locale con un tasso di adesione media del 71,18 per cento.

Nel mese di agosto 2021 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa finalizzato alla definizione di un percorso condiviso sulle modalità di gestione delle ricadute sociali conseguenti al Piano industriale con particolare riferimento alla mobilità geografica del personale operativo e programmazione corsi.

Ulteriori temi affrontati con le parti sociali nel periodo preso in considerazione hanno portato alla firma di tre rilevanti accordi relativi alla distribuzione del premio di risultato 2020 (cassa 2021), al *welfare* aziendale ed al lavoro agile che estende la validità del Regolamento del lavoro agile alla durata del vigente contratto.

2.4 Il contenzioso del lavoro, la *privacy*, la trasparenza e la formazione

Il contenzioso del lavoro

Nel corso del 2021 sono state intentate avverso la società n. 10 nuove cause di lavoro, relative: ad asserite differenze retributive (n. 2); a richieste di costituzione di un rapporto di lavoro subordinato con la società (n. 2); alla fruizione dei permessi di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 104 (n. 1); a trasferimenti/assegnazioni disposti dalla società (n. 4) ed a una richiesta di inquadramento superiore ai sensi del Ccnl.

In considerazione di queste ultime, nonché della definizione positiva di alcuni contenziosi pregressi e della rivisitazione di altri a seguito dell'emersione di nuovi elementi che determinano valutazione del rischio di minori passività sui contenziosi di lavoro promossi a vario titolo, il relativo fondo rischi per il contenzioso con il personale al 31 dicembre 2021 si sostanzia in circa euro 590.000, e registra una diminuzione di circa euro 800.000 rispetto al valore dello stesso fondo al 31 dicembre 2020 (euro 1,3 milioni).

Si evidenzia che il fondo, accantonato a bilancio come da stato patrimoniale, accoglie le passività che potrebbero emergere in esito a contenziosi di lavoro promossi a vario titolo.

La Privacy

Il Gruppo Enav ha proseguito a porre in essere, nel periodo di riferimento, tutte le attività necessarie ad assicurare il continuo adeguamento al citato Regolamento europeo 2016/679 relativo alle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali (GDPR) e a garantire, in sinergia con il DPO, la relativa *compliance* normativa.

A tal fine, nel contesto dell'emergenza pandemica in corso durante il 2021 e della progressiva ripresa delle attività registrata a partire dalla fine del 2021, la competente struttura *Privacy Management* ha continuato a presidiare gli adempimenti richiesti dalla normativa in vigore ed a fornire supporto alle strutture organizzative che hanno avviato progetti riguardanti nuovi servizi o processi, aventi per oggetto il trattamento di dati personali, al fine di mettere in atto misure tecniche e organizzative per rendere conforme il trattamento dei dati alle disposizioni del GDPR nel rispetto dei principi di *privacy by design* e *privacy by default*.

Inoltre, la struttura *Privacy Management* è stata coinvolta dalla struttura *HR and Corporate Services* nella definizione di tutti i processi relativi ai trattamenti dei dati del personale, nell'ambito degli adempimenti richiesti dal datore di lavoro, individuati a seguito dell'introduzione del *green pass* per la ripresa delle attività.

La struttura *Privacy Management*, responsabile anche della tenuta del Registro dei trattamenti di Enav, ha svolto *Assessment* finalizzati all'individuazione dei rischi *privacy* e alla predisposizione e all'aggiornamento dei registri dei trattamenti delle controllate *Techno Sky S.r.l.* e *IDS Air Nav S.r.l.* anche in relazione ai contratti di servizio infragruppo per i Servizi *Corporate* erogati da Enav.

È proseguita l'attività di aggiornamento e revisione dei documenti che garantiscono la *compliance* normativa in materia di protezione dei dati personali.

È stato finalizzato l'acquisto della piattaforma in SaaS (*software as a service*) per supportare le attività connesse con il governo degli atti richiesti dal d.lgs. 30 giugno 2003, n. 196, così come modificato dal d.lgs. 10 agosto 2018, n. 101 per l'adeguamento al Regolamento Europeo 679/16 (GDPR), tra le quali rientrano, oltre al Registro dei trattamenti, anche la valutazione dei rischi associati ai trattamenti e la selezione delle misure tecniche e organizzative adeguate al livello dei rischi.

È infine proseguita l'attività di erogazione, attraverso la piattaforma *e-learning*, della formazione del personale e degli amministratori di sistema.

La trasparenza

Sul proprio sito istituzionale Enav ha istituito un'apposita sezione dedicata alla *trasparenza*. In particolare, vi sono pubblicate le informazioni relative alla normativa anticorruzione, l'organigramma e le nomine del Gruppo, il CCNL dei dirigenti e del personale, le informazioni sui contratti di lavoro, servizi e forniture e sui sistemi di qualificazione, i bilanci e le modalità di selezione del personale con un'apposita sezione relativa alle selezioni aperte, quelle in corso di espletamento e quelle chiuse. Infine, sono in aggiornamento ulteriori sezioni dedicate alle partecipazioni di Enav, alle tariffe per i servizi di assistenza al volo e ai contributi ad associazioni ed enti vari.

Viene anche pubblicata la relazione della Corte dei conti effettuata negli anni precedenti.

La formazione e il centro di formazione di Forlì

Enav è l'unica società in Italia autorizzata a selezionare, formare e aggiornare i diversi profili professionali inerenti ai servizi per il controllo del traffico aereo civile, ovvero controllori del traffico aereo, esperti di assistenza al volo, meteorologi e piloti di radiomisure. A tale scopo Enav dispone del centro di formazione denominato *Training Centre* sito a Forlì.

L'Ente riferisce che le ore di formazione erogate dal Centro di formazione nel corso del 2021 sono state complessivamente circa 93.312 ore per 2.014 partecipanti suddivise in:

- 29.946 ore di formazione "*ab initio*" (61 partecipanti);
- 31.266 ore di formazione avanzata (108 partecipanti);
- 25.500 ore di formazione continua (1.700 partecipanti);
- 6.600 ore di formazione per clienti esterni (145 partecipanti).

La formazione continua, come sopra evidenziato, ha registrato una crescita importante sia nella quantità di ore erogate che nel numero dei partecipanti, a seguito della realizzazione di un ambizioso piano di addestramento a livello nazionale, denominato "*Back to Normal*". Scopo del programma è stato quello di preparare il sistema ATM (*air traffic management*), in termini di risorse umane, ad un possibile incremento dei volumi della domanda di traffico aereo, dopo un lungo periodo in cui lo stesso sistema ha gestito una domanda di traffico significativamente bassa.

L'*Initial training* è stato caratterizzato dall'erogazione di quattro corsi ATCO-integrato (*Air Traffic Controller*), tre corsi ACS (*Area Control Surveillance*), un corso APS (*Approach Control*

Surveillance), un corso TCL (*Terminal Control*), caratterizzati da una lunga durata e da un elevato numero di ore/allievo. Alcune attività, a seguito di procedure condivise con il *Regulator* e nel rispetto delle AMC (*Alternative Meaning of Compliance*) previste a livello comunitario, si sono svolte in modalità remota; altre però, la cui presenza fisica risultava ineludibile, sono state organizzate non appena è stato possibile riattivare i corsi in presenza fisica, nel rispetto delle norme di prevenzione previste per combattere la diffusione del Covid-19.

La formazione di carattere tecnico operativa è stata erogata anche a favore del personale *Techno Sky S.r.l.*, in particolare grazie a specifici corsi di addestramento per il personale tecnico coinvolto nelle operazioni di funzionamento, manutenzione ed installazione dei sistemi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e gestione del traffico aereo (personale ATSEP - *Air traffic safety engineering personnel*).

Nel corso del 2021, sono stati svolti:

- ATSEP *type rating training*, dedicato allo sviluppo ed al mantenimento delle competenze necessarie per operare sui sistemi utilizzati da Enav per il controllo del traffico aereo;
- corsi di addestramento tecnico per il personale tecnico-ingegneristico, al fine di sviluppare le competenze del personale operante nelle strutture *Operations and technology*;
- ATSEP *qualification training*, volto all'acquisizione delle conoscenze relative ai vari domini definiti in ambito CNS/ATM.

La formazione manageriale e specialistica del personale tecnico-amministrativo è gestita dalla struttura *Career, Learning and Development* che opera nell'ambito della struttura *Human Capital and Change Management*. La struttura ha realizzato nel corso del 2021 interventi formativi per un totale superiore alle 34.000 ore complessive, in crescita rispetto al 2020, coinvolgendo oltre 1.600 persone con le attività di formazione linguistica, manageriale e specialistica e pressoché l'intera popolazione aziendale con la formazione in modalità *e-learning*. A seguito dell'emergenza sanitaria, tutte le attività di formazione manageriale e specialistica sono state riprogettate per essere erogate a distanza e sono state avviate iniziative innovative con l'obiettivo di accompagnare e sostenere le persone nel cambiamento delle modalità di resa della prestazione lavorativa.

Le attività svolte in modalità asincrona, per 25.485 ore e 7.423 partecipazioni, hanno consentito

di soddisfare principalmente le esigenze di formazione obbligatoria e di legge, fra cui assumono particolare rilevanza quelle relative all'anticorruzione, funzionali al conseguimento della certificazione ISO 37001, e quelle relative al Modello 231.

3. L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

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

3.1.1 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 assunto è ribadito nello statuto della Società e nella *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/CNS¹³.

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 c.d. *safety improvement*), nel mese di dicembre 2021 è stato approvato il *Safety plan* 2022-2026. Tale documento si pone l'obiettivo di supportare la capacità di Enav di assicurare servizi ad alto livello prestazionale ed il raggiungimento dei nuovi obiettivi vincolanti fissati dall'Unione Europea. Il processo di monitoraggio e di valutazione delle *Safety performance* per il terzo periodo di *performance* (2020-2024) è stato avviato proprio nel corso del 2021. Nel mese di ottobre la PRU (*Performance review unit*) ha reso disponibili i risultati del monitoraggio relativi al 2020. Enav ha ottenuto, per quanto riguarda le *performance* di *safety*, risultati già in linea con i *target* fissati dalla UE per il 2024.

Il 2021 ha confermato il *trend*, già registrato nell'esercizio precedente, di incremento delle attività di valutazione e gestione del rischio (*safety assessment e risk mitigation*) connesse alla gestione dei cambiamenti del sistema ATM e delle relative attività di monitoraggio e controllo confermando il consolidarsi della centralità di tale processo per l'organizzazione nel suo complesso. In questo ambito è importante sottolineare le attività di *safety risk management* condotte sulle *milestones* del Piano industriale che sono state attuate nel corso del 2021.

Sempre il 2021 ha visto poi, coerentemente alla ripresa dei volumi di traffico, un incremento delle segnalazioni degli eventi di *safety* rispetto al 2020 ma che, nel complesso, sono rimasti al

¹³ Servizi del Traffico Aereo (ATS) e servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS).

di sotto, sia per numerosità che per severità, di quanto registrato nel 2019 (anno preso a riferimento per volumi di traffico).

Per quanto riguarda il *Normal operations safety survey* (NOSS), introdotto nel SMS nel 2020 per estendere le capacità di Enav di verificare le *performance* di *safety*, nel corso del 2021 si è completato il primo progetto su un campione di strutture territoriali aeroportuali. In considerazione degli ottimi risultati ottenuti, l'Ente ha avviato, nell'autunno del 2021, un secondo progetto su Padova ACC che prevede di completare entro il primo semestre del 2022. Tale metodologia, che si pone l'obiettivo di verificare le *performance* di *safety* non in occasione di un accadimento bensì durante il normale svolgimento dell'attività operativa, ha consentito di elevare a livello di eccellenza l'area della *Safety Survey*.

Oltre alle attività precedentemente indicate, nel corso del 2021, nonostante il perdurare delle limitazioni imposte dalla pandemia più volte citata, sono proseguite le attività di promozione della *safety culture*, di conoscenza e approfondimento del *Safety Management System* e di condivisione degli insegnamenti appresi e di *lesson dissemination*, all'interno (ad esempio ampliando la platea degli incontri formativi/informativi sulla *safety* a tutto il *management*) e all'esterno del Gruppo, collaborando alle iniziative nazionali e internazionali (CANSO, Eurocontrol, EASA e con gli altri ANSP).

3.1.2 La qualità dei servizi di navigazione aerea (*Capacity*)

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

- *Capacità ATC (Controllo Traffico Aereo)*

Rispetto al 2020, anno critico per il trasporto aereo a causa della pandemia da Covid-19, il 2021 è stato un anno caratterizzato da *performance* migliori, anche se ancora non in linea con i normali livelli di prestazione del servizio per come registrate nei precedenti esercizi; l'analisi del traffico aereo assistito, nel contesto *European civile aviation conference* (ECAC), ha attestato la presenza di 6.240.623 voli (+25,2 per cento rispetto al 2020 e -43,8 per cento rispetto al 2019). Nel 2021 i voli IFR/GAT assistiti da Enav attraverso i suoi quattro centri di controllo

regionali¹⁴ sono stati 1.020.813¹⁵ (+41,0 per cento rispetto al 2020 e -44,3 per cento rispetto al 2019).

Si evidenzia che anche in questo anno Enav ha garantito la continuità operativa dei servizi di navigazione aerea su tutto il territorio nazionale in un contesto pandemico complesso dovuto dalle numerose varianti di Covid 19 che nel corso del 2021 si sono presentate.

- *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, nel 2021 sono stati attribuiti 54.064 minuti di ritardo ATFM (*Air traffic flow management*), con un conseguente valore dell’indicatore prestazionale chiave “ritardo medio in rotta per volo assistito” pari a 0,053 minuti/volo. Tale dato è risultato inferiore di circa un quarto (0,02 minuti/volo) rispetto al *target* fissato dalla Commissione europea per il 2021 (0,07 minuti/volo). La società precisa che tra gli ANSP europei, compatibili per complessità di operazioni con Enav, due hanno fornito una prestazione in termini di ritardo molto più alta, pur con decrementi di traffico equivalenti rispetto al 2019 (DSNA Francia 0,46 minuti di ritardo per volo assistito e DFS Germania 0,24 minuti di ritardo per volo assistito)

Tabella 9 – Capacità in rotta

Indicatore prestazionale	Obiettivo conseguito al 31/12/2021	Obiettivo assegnato ¹⁶ 2021
Ritardo AFTM di rotta per volo assistito	0,053 minuti/volo	0.07 minuti/volo

Fonte: Enav

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

Con riferimento alla *capacity* aeroportuale (che comprende i cinque aeroporti soggetti al piano di *performance* (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tesserà e

¹⁴ ACC, Area Control Centres.

¹⁵ Fonte Eurocontrol/DNM.

¹⁶ Occorre ricordare che il Piano prestazionale nazionale 2020-2024 nel 2021, a causa della perdurante situazione emergenziale legata alla pandemia, non concluse l’iter di verifica e approvazione da parte della Commissione Europea. I *targets* prestazionali assegnati all’Italia nel 2021 non furono approvati, mentre il Regolamento (UE) n. 1627 del 3 novembre 2020 modificò la struttura temporale del framework sullo schema di prestazione e tariffazione, posticipando la revisione e presentazione del piano di prestazione nazionale a fine 2021 per la sua applicazione dal 2022.

Bergamo Orio al Serio), le prestazioni conseguite hanno evidenziato, per Enav, il rispetto del *target* nazionale fissato, e poi sospeso ai sensi del Reg. UE 1627/20, per l'anno 2021 dal piano di *performance*.

Tabella 10 – Capacità aeroportuale

Indicatore prestazionale	Obiettivo conseguito al 31/12/2021	Target Assegnato 2021
Ritardo AFTM in terminale per volo assistito in arrivo	0,03 minuti/volo	Non superiore a 0,41 minuti/volo

Fonte: Enav

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

Il 2021 ha visto un significativo impegno di tutta l'organizzazione alla piena attuazione dei principi del "Perimetro della sicurezza nazionale cibernetica" di cui al d.l. 21 settembre 2019, n. 105, convertito con modificazioni dalla legge 18 novembre 2019, n. 133 – in particolare a seguito dell'emanazione, da parte dell'Esecutivo, dei regolamenti attuativi della normativa ed una forte convergenza dei processi di protezione degli operatori di servizi essenziali a livello nazionale ed europeo.

In uno scenario di forte pressione determinata dal moltiplicarsi di sofisticati attacchi, l'intero Gruppo ha definito un modello di rigoroso governo dei processi tecnologici, di processo e del fattore umano, nella consapevolezza del dovere di protezione connesso a primari interessi pubblici e di diritti di eminente rango costituzionale definiti nei nuovi processi di un complesso quadro regolamentare, per più versi sfidante.

Nell'esercizio di riferimento, infatti, sono state completate tutte le misure di sicurezza di cui alla Tabella A del d.p.c.m. 14 aprile 2021, n. 81, con particolare riguardo ai processi organizzativi ed alla cornice procedurale, peraltro inserite in un contesto di già avanzata maturità e ad alto coefficiente regolatorio esterno, rese efficaci in anticipo rispetto alla scadenza fissata al 17 dicembre 2021. Sono state poste, altresì, le basi per l'attuazione delle ulteriori misure di sicurezza a maggiore caratterizzazione tecnologica, che riguardano invece la scadenza del 17 dicembre 2023.

In linea con tale evoluzione, nel 2021 si è completata una prima fase di rafforzamento organico del *Security operation center* e la sua espansione di capacità di controllo e l'espansione dei processi del Sistema di gestione della *security* a tutte le società controllate, sviluppando, ad avviso della Società, le condizioni per un ulteriore ampliamento delle risorse interne dedicate

ai processi cruciali di *security*.

L'attenzione puntuale per le strategie di continuità operativa si è ulteriormente accresciuta, con la piena attuazione di un processo ciclico, collegato anche con le scelte di investimento e l'attuazione di cospicui piani di continuità operativa e di resilienza, sottoposti ad attività di test ed esercitazione.

È stata costituita una specifica struttura dedicata alla promozione della cultura della sicurezza e l'incremento delle attività di formazione e sensibilizzazione, attraverso percorsi addestrativi e formativi ed una più spiccata presenza sul territorio.

La Società riferisce di un progressivo miglioramento dei processi di coordinamento tra sicurezza logica e sicurezza fisica, con l'analisi integrata delle minacce e il rafforzamento della cooperazione tra i *Security operation centers* e il *Technical operation center*, sia dal punto di vista della rilevazione e contenimento dei potenziali vettori di attacco, sia da quello del miglioramento dei processi manutentivi. L'innovazione, inoltre, ha riguardato i processi di aggiornamento delle difese infrastrutturali perimetrali e la progressiva evoluzione digitale dei sistemi di sicurezza fisica, in linea con le migliori tecnologie disponibili sul mercato.

Nell'ambito della gestione della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro per tutte le società del Gruppo è stata tenuta aggiornata la valutazione dei rischi, compreso il rischio legato alle attività di lavoro all'estero, elaborandosi per ciascuna sede il Documento di valutazione dei rischi (DVR).

Inoltre, per ognuna delle sedi del Gruppo viene prodotto e mantenuto aggiornato un Piano di emergenza ed evacuazione che viene testato tramite le previste esercitazioni antincendio coerentemente con le previsioni normative in materia.

La sorveglianza fisica ai sensi del d.lgs. 31 luglio 2020, n. 101 di tutte le sorgenti di radiazioni ionizzanti (sorgenti radioattive e/o macchine radiogene), ubicate presso le sale apparati di specifici *radar*, è stata regolarmente effettuata dagli esperti di radioprotezioni all'uopo nominati.

Relativamente alla sorveglianza sanitaria, sono stati eseguiti gli accertamenti e le visite mediche dei lavoratori sottoposti a sorveglianza secondo i protocolli sanitari approvati.

È, altresì, proseguita l'erogazione della formazione obbligatoria in materia di salute e sicurezza sul lavoro per i lavoratori del Gruppo e sono state tenute le riunioni periodiche ex art. 35 del d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81.

Sono state svolte, inoltre, con esito positivo, dall'Organismo di certificazione, le attività di verifica in conformità alla ISO 45001:2018, in termini di conversione alla norma vigente (45001) in fase di rinnovo per Enav e *Techno Sky* S.r.l. delle certificazioni preesistenti conformi alla OHSAS 18001:2007, di mantenimento per IDS *AirNav* S.r.l. e di prima certificazione per *D-Flight* S.p.A. Nel corso dell'esercizio 2021, inoltre, sono state eseguite le verifiche ispettive interne finalizzate alla *compliance* dei Sistemi di gestione della salute e sicurezza sul lavoro - SGSSL di Gruppo.

Con riferimento all'emergenza pandemica Covid-19, il Gruppo Enav riferisce di aver prontamente adottato tutte le misure di prevenzione stabilite dal "Protocollo condiviso di aggiornamento delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Sars-CoV-2/Covid-19 negli ambienti di lavoro" ed ottemperato a tutte le prescrizioni di legge tempo per tempo emesse.

In particolare, per effetto delle disposizioni legislative che estendono l'obbligatorietà della certificazione verde Covid-19 (c.d. *Green Pass*) in ambito lavorativo, ad ottobre 2021 è stato introdotto l'obbligo, a partire dal 15 ottobre 2021, del possesso del *green pass* in corso di validità o della certificazione medica di esenzione alla campagna vaccinale per accedere a tutte le sedi del Gruppo Enav (sia per i dipendenti sia per il personale esterno e fornitori), da esibire su richiesta dei soggetti incaricati ad effettuarne il controllo. In data 15 ottobre 2021 è stata, altresì, emessa una specifica procedura in merito alle metodologie di controllo del *green pass*. Sempre con riferimento all'emergenza sanitaria, si è provveduto ad aggiornare la documentazione prodotta in materia di mitigazione del rischio Covid-19 (DVR Covid -19 e manuale "Informazioni utili e mitigazione del rischio Covid-19") per la comunicazione interna a tutte le Società del Gruppo.

Infine, nel corso del 2021 sono stati distribuiti, controllati, sostituiti ed inviati i DPI (dispositivi di protezione individuali) ai lavoratori del Gruppo secondo quanto disciplinato dalle specifiche normative vigenti.

In materia di tutela ambientale, a garanzia dell'efficace attuazione dell'impegno e degli obiettivi in materia di tutela ambientale specificati nella politica ambientale, è stato implementato e adottato un sistema di gestione ambientale di gruppo, conforme alla norma ISO 14001, con perimetro attualmente esteso alle Società Enav, *Techno Sky* S.r.l. e IDS *AirNav* S.r.l.

È proseguita l'attività di standardizzazione dei processi aziendali, in conformità al d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e dell'altra normativa vigente in materia, con particolare riguardo alla gestione dei rifiuti speciali, alla gestione degli scarichi e delle vasche di accumulo di acque reflue ed al controllo delle emissioni di gas fluorurati.

Al fine di migliorare il controllo delle potenziali criticità dei processi aziendali aventi impatto sull'ambiente in base all'analisi della significatività, è stata sviluppata una campagna di indagine rivolta a tutti i siti delle società del Gruppo finalizzata alla raccolta delle informazioni sulle tematiche di interesse, che sono state quindi utilizzate per elaborare un'analisi ambientale, strumento fondamentale per la mappatura dei rischi e lo sviluppo dei piani di miglioramento.

L'avvio della gestione informatizzata delle registrazioni inerenti alla tracciabilità del ciclo dei rifiuti speciali e della relativa reportistica ha inciso positivamente nel processo di attuazione dei relativi adempimenti normativi e di rendicontazione.

È stata elaborata la documentazione necessaria per la pubblicazione di una gara a livello europeo per la selezione degli operatori nel campo della raccolta, trasporto e recupero/smaltimento dei rifiuti speciali prodotti.

La certificazione ISO 14001 del sistema di gestione ambientale di IDS *AirNav* S.r.l. è stata rinnovata, attraverso l'effettuazione della verifica periodica di mantenimento da parte dell'Organismo internazionale di certificazione DNV *Business Assurance*, così come la certificazione di *Techno Sky* S.r.l. come impresa che svolge attività su apparecchiature fisse di refrigerazione, condizionamento d'aria, pompe di calore fisse contenenti gas fluorurati a effetto serra, ai sensi del Regolamento (UE) 2015/2067.

Sono stati infine completati i piani di formazione specifica sugli adempimenti per la gestione dei rifiuti e sono state qualificate 10 risorse come *"internal environmental auditor"*.

3.2 Le tariffe

3.2.1 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 ed i regolamenti europei, nonché nel rispetto dei livelli di costo e di traffico definiti nel Piano di *performance*, approvato dalla Commissione europea. Per

quanto riguarda la terza fascia tariffaria (tutti gli altri aeroporti), la tariffa è stata definita in linea con quanto previsto dalla normativa nazionale e sulla base di quanto atteso nel Contratto di programma.

Si evidenzia che le tariffe 2021 di rotta e terminale applicate all'utenza, a seguito delle variazioni straordinarie introdotte dalla Commissione europea alla regolamentazione tariffaria – come azione di supporto al mercato – sono quelle definite nel periodo pre-Covid, ovvero nel Piano delle *performance* di ottobre 2019. Tali tariffe applicate, non potendo recepire gli effetti negativi sul traffico generati dalla pandemia – avvenuta in un periodo successivo – sono quindi risultate di valore inferiore rispetto alle tariffe effettive, ossia tariffe potenzialmente determinabili con i bassi volumi di traffico del periodo pandemico. Lo stesso regolamento comunitario ha comunque concesso, ai *provider* di assistenza al volo, la possibilità di recuperare il significativo differenziale tra tariffa applicata e tariffa effettiva, attraverso lo strumento del cosiddetto *balance*. Per effetto quindi di tale concessione, la Società potrà recuperare tali quote di *balance*, attraverso la tariffa, a decorrere dal 2023 e nei cinque anni successivi.

Per quanto detto, la tariffa di rotta applicata nel 2021 è stata pari a euro 62,68, in calo del 5,06 per cento rispetto a quella applicata nel 2020 (euro 66,02).

Per quanto riguarda il terminale, per l'anno 2021 le tariffe per le fasce tariffarie sono state le seguenti:

- la fascia tariffaria 1 (IT01), che comprende l'aeroporto di Roma Fiumicino, cui si è applicata una tariffa pari a euro 164,55 (euro 167,33 nel 2020);
- la fascia tariffaria 2 (IT02), che comprende gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, con una tariffa pari a euro 160,86 (euro 167,56 nel 2020);
- la fascia tariffaria 3 (IT03), che include tutti i rimanenti 43 aeroporti, con una tariffa pari a euro 395,35 (euro 298,93 nel 2019).

3.3 La normativa comunitaria e il piano di *performance*

3.3.1 Il piano di *performance* nazionale 2020-2024

Il Piano di *performance* nazionale è previsto dalla normativa sul “Cielo unico europeo” (*Single european Sky*), di cui al Regolamento comunitario n. 317 del 2019, disposizione che regola il

sistema tariffario e disciplina il sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea. Dopo l'approvazione da parte della Commissione europea, assume valore cogente e guida la definizione delle tariffe per l'intero periodo di riferimento. L'avvento della pandemia e degli effetti ad essa associati, hanno determinato una modifica sostanziale dell'iter di approvazione dei Piani di *performance* così come prevista dal Regolamento comunitario n. 2019/317.

In particolare, l'anno 2020 ha visto l'intervento diretto del legislatore comunitario il quale, a tutela del sistema di *performance* del trasporto aereo, ha introdotto una norma transitoria (il Regolamento n. 2020/1627) che ha richiesto la definizione di nuovi obiettivi di efficienza per i fornitori di servizi alla navigazione aerea nonché la predisposizione di un Piano di *performance* rivisto che fosse adeguato al mutato contesto del settore. Si ricordano di seguito gli aspetti di maggiore rilevanza del suddetto regolamento: i) la previsione di nuove tempistiche per la revisione dei Piani di *performance* per il periodo 2020-2024 (RP3); ii) l'introduzione del cosiddetto *combined period* (2020-2021); iii) l'emanazione di nuovi *target* europei di efficienza, anche economica, formalizzati nella Decisione n. 891 del 2 giugno 2021. Nel rispetto delle indicazioni della regolamentazione comunitaria, la Società, in stretta collaborazione con il regolatore nazionale, ovvero l'ENAC, ha proceduto alla revisione del Piano delle *performance* ed il 6 ottobre 2021, in ottemperanza alla scadenza prevista dal quadro normativo comunitario, la stessa ENAC ha provveduto a trasmettere alla Commissione europea il Piano delle performance nazionale rivisto per il terzo *reference period* (2020-2024).

Con detto Piano della *performance*, in coerenza con i nuovi *target* di *performance*, la Società ha pianificato i propri livelli di costo e di traffico, ai fini della determinazione delle tariffe per il periodo 2022-2024.

Successivamente, a seguito delle nuove previsioni dei livelli di traffico attesi rilasciate dall'organo statistico di Eurocontrol, STATFOR, e delle conseguenti richieste di aggiornamento del Piano della *performance* formulate dalla Commissione europea, con lettera indirizzata agli Stati membri, l'Ente ha proceduto, in accordo con ENAC, ad un ulteriore aggiornamento del citato Piano della *performance*, al fine di recepire, laddove necessario, le nuove stime pubblicate da STATFOR, ridefinendo pertanto i perimetri della propria pianificazione economica ed operativa. L'ENAC, dopo aver riscontrato l'attinenza della previsione dei costi e del traffico di Enav rispetto ai *target* previsti dalla Decisione della Commissione europea n. 2021/891, nella seconda metà del mese di novembre 2021 ha quindi

trasMESSO il Piano delle *performance* aggiornato alla stessa Commissione europea.

L'iter di valutazione del Piano delle *performance* italiano si è poi spostato in sede comunitaria, superando dapprima il vaglio del PRB (*Performance Review Body*), organismo tecnico di supporto alla Commissione europea, per poi passare al vaglio della stessa Commissione.

L'intero processo di valutazione ha trovato la sua conclusione con la pubblicazione della Decisione di esecuzione (UE) n. 2022/773 sull'*Official Journal of the European Union* in data 18 maggio 2022, con la quale la Commissione europea ha approvato definitivamente il Piano delle *performance* italiano riconoscendo la coerenza degli obiettivi prestazionali in esso contenuti con gli obiettivi a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento definiti nella Decisione (UE) n. 2021/891.

3.3.2 Gli effetti della *performance* economica sul risultato della gestione

Nel corso del 2021, gli effetti correlati alla pandemia hanno cominciato ad attenuarsi. Il comparto del trasporto aereo ha registrato, infatti, i primi importanti segnali di ripresa della domanda, sebbene questa si sia mantenuta al di sotto dei livelli ante-pandemia. In particolare, il traffico di rotta per l'Italia nel 2021 in termini di unità di servizio ha registrato una crescita del 44,9 per cento rispetto al 2020, con un primo semestre in riduzione del 16,6 per cento e un secondo semestre in crescita del 100% per cento. Tale risultato è stato condizionato: da una parte, dal persistere degli effetti correlati alla pandemia e dalle conseguenti restrizioni alla libera circolazione imposte dagli Stati specialmente nella prima parte dell'anno; dall'altro, dall'andamento comunque positivo registrato successivamente durante la cosiddetta "*summer season*" (si segnala come il terzo e quarto trimestre del 2021 abbiano registrato importanti incrementi rispettivamente pari a 83,1 per cento e 127,4 per cento in termini di unità di servizio).

Analogamente, in Europa il dato delle unità di servizio per l'anno 2021 rispetto al 2020 si è attestato in crescita del 26,9 per cento, con un andamento positivo di tutti gli Stati appartenenti al c.d. *comparator group* dell'Europa continentale: Francia (+30,8 per cento), Germania (+12,9 per cento), Gran Bretagna (+8,5 per cento) e Spagna (+43,9 per cento).

Il confronto rispetto al 2019, anno di riferimento ante-pandemico, mostra invece per l'Italia come il recupero delle quote di mercato si sia attestato al 58 per cento (-42 per cento di Unità di servizio - UdS, valore caratterizzato da un primo semestre in diminuzione del 65,3 per cento

e da un terzo e quarto trimestre dell'anno in progressivo recupero).

Anche le unità di servizio comunicate da Eurocontrol registrate sul terminale (che riguarda le attività di decollo e atterraggio) in Italia si attestano per il 2021 a +36,3 per cento rispetto al 2020, registrando una crescita inferiore rispetto alla rotta in quanto condizionata in parte dall'andamento dell'aeroporto di Roma Fiumicino, che ha chiuso il 2021 con la crescita più debole tra tutte le fasce tariffarie (+8,1 per cento).

La generale ripresa del traffico, delle attività economiche e produttive nel 2021 ha prodotto i suoi effetti sulle attività del Gruppo.

Rispetto al precedente anno, grazie alla ripresa del traffico, i ricavi del Gruppo hanno registrato un incremento complessivo dell'8,5 per cento trainati dal positivo andamento dei ricavi da *core business* in incremento del 44,9 per cento (la rotta ha registrato un incremento del 39 per cento mentre il terminale complessivo del 66,5 per cento). Anche i ricavi da mercato non regolamentato registrano un incremento del 22,3 per cento, rispetto all'esercizio precedente, grazie all'avanzamento delle commesse di vendita realizzate dal Gruppo che ha beneficiato della riapertura nei collegamenti europei ed extra-europei. Il *balance* ha inciso positivamente sul risultato con un valore complessivo di 294,4 milioni di euro determinato in coerenza con il Regolamento n. 2020/1627 del 3 novembre 2020 e nel rispetto dei *target* definiti nella Decisione n. 2021/981 e tiene conto sia dell'utilizzo a conto economico dei *balance* iscritti negli esercizi precedenti sia delle attualizzazioni che incidono nel 2021 per negativi 9,2 milioni di euro.

I costi, dopo il rilevante contenimento registrato nel 2020 quale risultato delle azioni straordinarie poste in essere dal vertice del Gruppo in risposta agli effetti negativi generati dalla pandemia, hanno registrato nel corso del 2021 un incremento dei costi operativi del 9,6 per cento rispetto al precedente anno, originato dalla ripresa delle attività tecniche ed operative del Gruppo, nonché dall'adozione del piano di pensionamento messo in atto dalla Capogruppo, che ha previsto l'uscita di alcuni dirigenti a partire dal 2022.

Quanto sopra ha determinato un EBIDTA di Gruppo nel consuntivo 2021 pari a 222,4 milioni di euro, in crescita rispetto al 2020 per un 5,5 per cento.

Anche il risultato netto del Gruppo, pari a 78 milioni di euro, registra un incremento verso il 2020 pari a 24,1 mln di euro, ossia +44,6 per cento.

3.4 Le attività internazionali

Il settore del trasporto aereo, in cui Enav opera, è caratterizzato da una necessaria armonizzazione normativa e tecnica e da una molteplicità di 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.

Proprio nel contesto internazionale, malgrado le situazioni legate alla pandemia da Covid-19, iniziata nel mese di marzo 2020, e poi al conflitto russo-ucraino iniziato a febbraio 2022 e ancora in corso, abbiano avuto un impatto sulla domanda di traffico aereo, le ultime previsioni Eurocontrol (*Seven Year Forecast 2022-2028* del 17 ottobre 2022) prevedono per l'Italia il ritorno ai livelli di traffico del 2019 già nel 2023, ed in questa prospettiva, la Capogruppo ha continuato le attività volte a consolidare i rapporti con gli altri *Air Navigation Service Provider* nonché con le istituzioni ed organizzazioni di settore.

In Europa, Enav partecipa ad accordi di cooperazione, *partnership* e programmi bilaterali e multilaterali; è parte integrante di iniziative promosse da ICAO (*International Civil Aviation Organisation*), dalla Commissione europea, EASA (*European Union Aviation Safety Agency*) ed Eurocontrol. A livello internazionale, la Società è stata impegnata, nel 2021, in una serie di *partnership* industriali e ha svolto un ruolo fondamentale in seno all'ICAO 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 un ruolo strategico in qualità di *full member* della *SESAR Joint Undertaking* e *SESAR Deployment Manager*, operando altresì fattivamente allo sviluppo e costituzione del consorzio *SESAR Deployment and Infrastructure Partnership*, che a partire dal giugno 2022 ha avviato, su mandato della Commissione europea, le proprie attività a supporto del coordinamento e sincronizzazione del *deployment* di SESAR.

Inoltre, Enav ricopre un ruolo di primaria importanza all'interno dell'Alleanza A6, la *partnership* strategica che riunisce i principali *service provider*, e prende altresì parte allo sviluppo di programmi bilaterali (ad esempio con DSNA, Enav sta sviluppando il *Flight Data Processing System* di nuova generazione).

Sempre in tema di programmi che traggono all'innovazione, Enav è *partner* e azionista del primo sistema satellitare globale, per la gestione del traffico aereo, con un investimento su

Aireon, l'azienda statunitense che per prima ha realizzato il 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 diretto di Stati dell'Unione, quali Cipro, Grecia e Malta, nonché extra UE, come Israele e la Repubblica di Nord-Macedonia.

3.4.1 Il quadro di riferimento del *Single European Sky*

In ambito europeo, l'adozione, a partire dal 2004, cui è stato fatto già cenno, del quadro normativo delineato dalla regolamentazione del "Cielo Unico europeo", ovvero *Single European Sky* (SES)¹⁷ e *Single European Sky II* (SES II)¹⁸ - ha modificato radicalmente il contesto dei servizi di *Air Traffic Management* e ha avviato una profonda fase di ristrutturazione delle strategie di *business* e di sviluppo di tutti gli operatori del settore coinvolti nel processo di integrazione comunitario dell'assistenza al volo.

La Commissione europea inoltre aveva avviato un'ulteriore iniziativa volta al potenziamento di tale quadro normativo, per raggiungere gli obiettivi chiave del *Single European Sky* (SES), attraverso il cosiddetto *Single European Sky II plus*, con il potenziamento di alcuni elementi che rappresentano i punti di forza dei due pacchetti normativi precedenti.

In aggiunta a quanto sopra, al fine di modernizzare il quadro regolatorio, sono state lanciate, a partire dal 2019, alcune attività da parte della Commissione e del Parlamento europeo quali il *Single European Sky Airspace Architecture*, che ha visto commissionare uno studio volto ad identificare i fattori utili alla ulteriore deframmentazione dello spazio aereo europeo, consentendo al sistema ATM di soddisfare crescenti volumi di domanda del traffico aereo.

La Commissione aveva inoltre istituito il *Wise Persons Group* (WPG), gruppo di alto livello a cui hanno partecipato i principali attori del settore (i vertici di EASA, Eurocontrol, SJU, SDM, Parlamento europeo, Commissione europea, Autorità nazionali, ANSP, compagnie aeree, personale operativo e PRB) con l'obiettivo di elaborare delle proposte concrete per affrontare e risolvere le sfide del settore.

¹⁷ 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").

¹⁸ Regolamento (CE) n. 1070/2009.

Sulla base di tali elementi, nel settembre del 2020, la Commissione europea ha presentato una proposta con due nuovi regolamenti a rilevanza comunitaria, che propongono una modifica notevole dell'assetto normativo del *Single European Sky*. La proposta nel suo complesso si configura come la rifusione degli attuali regolamenti SES e una modifica del Regolamento EASA, ed è composta da più di 50 articoli.

I suddetti regolamenti sono stati oggetto della fase di revisione e negoziazione tra Consiglio e Parlamento europeo dove la Commissione è chiamata ad avere un ruolo di facilitatore. Alla luce delle attività condotte nel 2021 e ancora in corso nel 2022, le posizioni delle tre istituzioni sono alquanto differenti e sono oggetto del cosiddetto processo di "trilogo", che ha l'obiettivo di raggiungere una convergenza delle tre istituzioni su un unico testo.

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

3.4.2 Il *Fab Blue Med*

La normativa del "Cielo unico europeo" richiede l'istituzione di "blocchi funzionali di spazio aereo" (FABs)¹⁹ da parte degli Stati membri dell'Unione europea. Il FAB (*Functional Airspace Block*) 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 2021, 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; esso prevede sette aree di sviluppo comprendenti le tematiche di interesse, di carattere operativo, tecnico e di *safety*, nonché quelle di cooperazione civile-militare e di collaborazione fra le Autorità nazionali di vigilanza dell'area.

Il Programma stesso è inoltre allineato alle attività riconducibili all'implementazione dei Progetti di SESAR, coordinate dal *Deployment Manager*, al fine di garantire la completa attuazione del regolamento EU 2021/116.

¹⁹ 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.

3.4.3 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, coordinate dalla *SESAR Joint Undertaking* e volte alla definizione e validazione di nuovi concetti operativi, di tecnologie abilitanti, sia di implementazione (*Deployment*) gestite sotto l'egida del *SESAR Deployment Manager* (SDM).

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

La SJU è il partenariato pubblico-privato istituito nel 2008 per la conduzione della fase *R&I* di SESAR con un orizzonte temporale di attività fino al 2024. Nel dicembre del 2021 è stata costituita la nuova *SESAR 3 Joint Undertaking* che mira a fornire le soluzioni tecnologiche per una gestione del traffico aereo ad alte prestazioni entro il 2035 al fine di consentire un funzionamento non congestionato, ancora più sicuro e più rispettoso dell'ambiente e del clima, del settore del trasporto aereo, in linea con il *Green Deal*.

SESAR 2020

Il programma SESAR 2020 si articola in tre periodi di attività:

- La *Wave 1*, avviata a ottobre 2016 e conclusasi con successo a fine 2020, ha visto Enav partecipare in 16 Progetti sui 24 aggiudicati (12 IR, 3 *Transversal* e 1 VLD), di cui 2 con il ruolo di Coordinatore. I concetti operativi affrontati riguardano tematiche aeroportuali, di rotta e di avvicinamento, e comprendono anche aspetti di pianificazione, gestione delle informazioni e interoperabilità (IOP). Enav ha condotto con successo più di 25 validazioni operative nel corso della *Wave 1*. Inoltre, la Società ha coordinato lo sviluppo di una piattaforma integrata e collaborativa, denominata *System Engineering Data Management Framework* (SE-DMF), volta a supportare trasversalmente la corretta gestione dei requisiti di Programma e dei processi di ingegneria.
- La *Wave 2* (2019-2023), attualmente in esecuzione, vede la partecipazione di Enav in

12 progetti (9 IR, 2 *Transversal* e 1 VLD), con un contributo in 12 soluzioni tecnico-operative, di cui 5 coordinate dalla stessa Società. In linea con le strategie aziendali e in continuità con la *Wave 1*, l'obiettivo è quello di approfondire i temi di più alto interesse aziendale, introdurre ulteriori elementi di innovazione e accrescerne la maturità fino ad un livello preindustriale.

- La *Wave 3* (2021-2023) vede Enav partecipare con 4 progetti (3 IR e 1 VLD) su tematiche inerenti al *Virtual Centre*, *4D Trajectory*, *U-Space* e *training* dei controllori.

Si evidenzia che è in fase di definizione una nuova *tranche* di programma, denominata SESAR 3, con orizzonte temporale di attività proiettato al 2031 e con avvio delle attività previsto a partire dal 2023; essa sarà gestita con i nuovi fondi europei *Horizon Europe* nell'ambito di una nuova PPP, denominata SESAR 3 *Joint Undertaking* (S3JU), avviata a dicembre 2021.

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

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.

In accordo a quanto previsto nell'art. 9 del Regolamento europeo 409/2013, il *Deployment Manager* deve garantire la sincronizzazione e il coordinamento dei progetti di implementazione locali necessari per attuare i Regolamenti 716/2014 (*Pilot Common Project PCP*) e 2021/116 (*Common Project 1*) e recepiti nell'ambito del *Deployment Programme*, che costituisce il documento di riferimento per l'identificazione delle priorità dei bandi di cofinanziamento europei per il settore del trasporto aereo.

Tale attività è stata svolta, dal dicembre 2014 fino al 31 maggio 2022, dalla SESAR *Deployment Alliance Association Internationale Sans But Lucratif* (SDA AISBL), l'associazione internazionale non *profit* composta da alcuni *provider* della navigazione aerea, da alcune compagnie aeree e

dallo SDAG (*Sesar Related Deployment Airport Operatore Grouping*) per un totale di 19 membri, tra cui Enav.

A partire dal 1° giugno 2022, a seguito di un bando di selezione emesso dalla Commissione europea, il mandato ad esercitare il ruolo del SDM è stato assunto dal Consorzio SDIP *SESAR Deployment and Infrastructure Partnership*, a cui partecipa Enav insieme ad EUROCONTROL *Network Manager* ad alcuni *provider* della navigazione aerea, alcune compagnie aeree e ACI in rappresentanza delle società di gestione aeroportuali.

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

- come membro del consorzio SDIP, Enav partecipa all'organo di *governance* del Consorzio e ne esprime l'*Executive Director*;
- in qualità di *Implementing partner*, Enav ha partecipato con successo - nell'ambito del programma di finanziamento europeo - *Connection europe Facilities* - alle *Call for Proposals*, degli anni 2014, 2015, 2016 e 2017, nonché è in fase di predisposizione delle proposte progettuali in risposta alla prima *Call for Proposals* del CEF (*Connecting Europe Facilities -2*) pubblicata a settembre 2022.

Il mandato dell'attuale *Sesar Deployment Manager* scadrà a fine 2027.

3.4.4 L'Alleanza A6

Il gruppo A6 è un'alleanza dei principali 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. Sono membri dell'Alleanza i seguenti ANSP: ENAIRE (Spagna), DFS (Germania), DSN (Francia), Enav (Italia), NATS (Regno Unito), PANS (Polonia), Norico, un consorzio composto da Austro Control (Austria), Avino (Norvegia), EANS (Estonia), Fina via (Finlandia), IAA (Irlanda), LFV (Svezia) e Naviair (Danimarca) ed a partire dal 2022 anche Skyguide (Svizzera).

L'A6 Alliance partecipa con i propri membri alla *SESAR Deployment Alliance*, (SDA AISBL), l'entità legale di diritto belga per la gestione delle attività del *Deployment Manager* costituitasi il primo gennaio 2018, in sostituzione del Consorzio. Gli A6 sono stati impegnati in attività negoziali per la costituzione di una *partnership* ancora più ampia - grazie alla presenza anche di Eurocontrol *Network Manager* - mirata alla partecipazione alla *Call for Proposal* lanciata dalla

Commissione europea il 29 ottobre 2021 (*Call for proposals* CEF-T-2021-SESAR *Deployment Manager*) per la selezione del nuovo *SESAR Deployment Manager*, la cui operatività, in virtù dell'aggiudicazione di tale *call*, è iniziata il 1° giugno 2022.

3.4.5 *Coflight*

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

Lo sviluppo del programma prevede la messa in operazioni di un nuovo FDP in grado di supportare le operazioni di controllo del traffico aereo per i prossimi 20 anni; *Coflight* sarà implementato all'interno di *4-Flight*, il sistema ATM di rotta di Enav che entrerà in esercizio a partire dal 2024.

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), l'utilizzo in tempo reale di dati relativi ad eventuali restrizioni dei flussi di traffico e di dati meteorologici sia a terra che in volo e l'integrazione con i servizi *Data-Link*. Nel corso del 2021 sono continuate le attività interne ed in *partnership* con DSNA ed il consorzio industriale per lo sviluppo dei sistemi.

3.4.6 *Aireon*

Dal 2013 Enav è divenuto *partner* del primo sistema di sorveglianza satellitare globale per la gestione del traffico aereo, con un investimento di 61 milioni di dollari per l'acquisto di una quota di *Aireon*. Quest'ultima è un'azienda statunitense che ha per oggetto sociale la fornitura di servizi strumentali alle attività di sorveglianza della navigazione aerea per mezzo di apposito apparato, definito "*payload*", installato a bordo dei 66 satelliti operativi *Iridium*, che permettono la disponibilità dei dati di sorveglianza degli aeromobili con una copertura globale, anche nei punti non coperti dai *radar*. Enav detiene al 31 dicembre 2021 il 9,14 per cento della società che, per effetto di una clausola di *redemption*, prevista tra gli obblighi

derivanti dal *Subscription Agreement*, è prevista salire al 11,1 per cento.

Enav è entrata nel capitale di *Aireon* in *partnership* con il *service provider* canadese NAV CANADA, e con i *service provider* britannico NATS, irlandese IAA e danese NAVIAIR, nonché con la stessa *Iridium*.

Dal 2019 i *service provider* inglese (NATS) e canadese (Nav Canada) hanno intrapreso in via sperimentale le operazioni nell'area del nord Atlantico e *Aireon* ha ricevuto la certificazione europea di EASA (*European Union Aviation Safety Agency*) per erogare i servizi di sorveglianza in Europa e da allora un numero crescente di ANSP a livello globale utilizza i dati di *Aireon* ai fini dei servizi alla navigazione aerea.

Con riferimento alla valutazione del *fair value* dell'investimento partecipativo in *Aireon LLC*, al 31 dicembre 2021, il Gruppo ha stimato il *fair value* della partecipazione utilizzando il *Long Term Operating Plan* (LTOP), aggiornato il 26 febbraio 2021 in occasione del Consiglio di amministrazione di *Aireon*, con un orizzonte temporale 2022-2032, rispetto al quale sono stati proiettati i flussi, che tiene conto dell'avvio della fase operativa della società ed è coerente con la vita utile dell'*asset* tecnologico, la costellazione di satelliti, alla base dello sviluppo del *business* e stimata dal *management* di *Aireon*. Le previsioni economiche-patrimoniali tengono conto degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria, che ha impattato il trasporto aereo su scala mondiale e che in base alle stime del *management* di *Aireon* potrebbero produrre effetti più strutturali.

3.4.7 ESSP

Sempre nell'ambito delle iniziative satellitari, Enav detiene il 16,67 per cento del capitale sociale della società di diritto francese a responsabilità limitata (*Société par actions simplifiée*) ESSP, con sede legale a Tolosa e sedi operative a Tolosa e a Madrid.

Creata in forma societaria nel settembre del 2008, ESSP fornisce - in virtù di un contratto con l'Agenzia europea per il programma spaziale (EUSPA - *European Union Agency for the Space Programme* - già GSA), aggiudicato dal 2014 sino al 2021 per un ammontare di circa euro 437 milioni - il servizio EGNOS, vale a dire un sistema che migliora il segnale GPS sull'area europea e zone limitrofe al fine di renderlo più adatto ad un utilizzo, tra l'altro, nella navigazione aerea e nelle altre modalità di trasporto c.d. *Safety of Life*.

Tale contratto è stato prolungato al 2022 in considerazione dell'attività di negoziazione in corso

con EUSPA, a seguito della quale in data 29 luglio 2022 sono stati perfezionati i contratti tra ESSP ed EUSPA e in data 7 settembre 2022 si è tenuto, presso la sede di EUSPA a Praga, il relativo evento di comunicazione. Il nuovo rapporto contrattuale, che ha una durata fino al 2032 per un ammontare di euro 850 milioni, include anche un ampliamento in termini di copertura di EGNOS (*European geostationary navigation overlay sistem*), con estensione all'Ucraina e a diverse aree dell'Africa, nonché di servizi forniti. Il nuovo contratto vedrà inoltre la gestione della transizione da EGNOS V2 a EGNOS V3.

3.5 Gli investimenti

3.5.1 Il Piano degli investimenti

Il peso prevalente degli investimenti della Società è rappresentato dall'insieme degli interventi che riguardano le infrastrutture tecnologiche operative, in quanto esse condizionano direttamente le attività aziendali di *core business* in termine di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo.

Il piano degli interventi per il 2021 si basa su quello previsto dal piano investimenti del 2018-2022, approvato dalla società a marzo 2018, per un totale di circa 370 milioni di euro nel triennio, e successivamente revisionato diverse volte dalla società nel corso del 2020 in seguito all'evento pandemico.

In una prima revisione effettuata nel mese di aprile 2020 in base alle proiezioni iniziali di Eurocontrol sull'andamento del traffico, che prevedevano, dopo la flessione di marzo-aprile, un graduale recupero fino a fine anno intorno al 70 per cento, il *budget* investimenti del 2020 venne ridotto da circa 124,2 milioni a circa 85,2 milioni.

Con la seconda ondata pandemica dal mese di settembre, si riscontrava una nuova flessione del traffico, con una proiezione di recupero molto più cauta da parte Eurocontrol. Conseguentemente, con una seconda revisione, effettuata nel mese di ottobre, il *budget* investimenti 2020 venne ulteriormente ridotto a circa 77,1 milioni.

Sono stati sempre integralmente mantenuti a piano tutti gli investimenti legati a sicurezza e manutenzione, mentre sono stati posticipati gli investimenti di rilievo, collegati all'aumento della capacità.

Con le revisioni citate, tale quota di investimenti è stata posticipata di 2-3 anni, secondo le stime di ripresa del traffico fornite da Eurocontrol.

Va anche considerato che in molti casi la flessione è stata legata alla impossibilità o forte rallentamento da parte di numerosi fornitori a svolgere le attività produttive, in particolare quelle connesse a trasferte o attività di installazione e cantiere con presenza di più persone negli stessi locali.

In generale, con tale piano Enav ha comunque perseguito il mantenimento e miglioramento di tutta la infrastruttura tecnologica, procedendo alla sostituzione di tutti i sistemi giunti in prossimità della vita utile, e mantenendo comunque 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. Occorre infatti sottolineare che tutte le suddette revisioni in riduzione sono ampiamente coordinate a livello europeo da vari enti preposti al monitoraggio e sincronizzazione degli investimenti da parte dei *service providers*. In sede di stesura del *budget* 2021, a fine 2020, sulla base della revisione sopra descritta, si determinavano interventi per un importo di spesa CAPEX²⁰ stimato in 79,8 milioni.

I principali interventi previsti nel piano nel 2021 sono:

- prosecuzione del programma di sviluppo della nuova piattaforma nazionale “4 Flight”;
- evoluzione del prodotto *Coflight* assieme all'ANSP Francese;
- lo sviluppo del nuovo sistema di automazione per gli aeroporti di Fiumicino, Ciampino e Catania, e la finalizzazione dello stesso per l'aeroporto di Treviso;
- la finalizzazione del consolidamento degli avvicinamenti radar di Verona, Lamezia, Bari e Ronchi negli ACC (*Area Control Center* – Centro di controllo regionale) rispettivi;
- estensione vita operativa del SATCAS (*Standard Air Traffic Control Automation System*), con l'avanzamento dello sviluppo di strumenti di *tactical control tool* automatico e *arrival management*
- sostituzione dei VCS (*Voice Control Switch*) di aeroporto e dell'ACC Roma con nuovi a standard VoIP;
- aggiornamento dei sistemi *Data Link* al nuovo standard “multi-frequenza” ed estensione al traffico a terra;
- la realizzazione della rete fonia/dati operativa ENET-2;
- la finalizzazione del dispiegamento dei sistemi di osservazione meteorologica negli

²⁰ CAPEX (*capital expenditure*) cioè spese in conto capitale.

aeroporti;

- lo sviluppo della tecnologia *Remote TWR* presso l'aeroporto di Brindisi;
- sostituzione di radioassistenze di rotta e di aeroporto;
- sviluppo del nuovo modello manutentivo con i sistemi TOC ed HAL per la telegestione nazionale degli impianti con la attivazione delle prime "isole" di controllo nazionale.

Il complesso degli interventi di investimento, fra cui quelli maggiori sopra descritti, nell'anno 2021 ha determinato una spesa CAPEX complessiva per 76,1 milioni, quindi sostanzialmente in linea con il *budget* approvato. La modesta flessione è essenzialmente connessa all'imprevisto rallentamento di fine 2021 con la ripartenza della ondata pandemica dall'autunno e relativi impatti su lavorazioni, viaggi e consegne materiale elettronico.

Nel periodo 1° gennaio - 31 dicembre 2021, sono stati poi sottoscritti contratti afferenti progetti di investimento, da sviluppare negli anni 2021 e seguenti, per un impegno di 77,9 milioni di euro circa.

3.6 L'attività negoziale

3.6.1 L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione

Nel corso dell'annualità 2021, malgrado il perdurare degli effetti della pandemia causata dal noto virus Covid-19, le complessive attività di *procurement* di Enav hanno segnato, rispetto all'esercizio 2020, una discreta ripresa, in quanto il valore complessivo dei contratti stipulati nel corso del 2021 è stato pari a 137,9 milioni di euro rispetto ai 105,2 milioni del 2020.

In tal senso, si segnala, l'avvenuta contrattualizzazione il 14 dicembre 2021, a seguito di gara a rilevanza comunitaria, del servizio di connettiva operativa E-NET 2 per un importo di circa 18,5 milioni di euro, su una durata di 5 anni, per interconnettere gli ACC aziendali con i siti aziendali ubicati nelle c.d. "località non disagiate" (come, ad esempio, Bergamo, Venezia, Torino, Catania e Palermo). La Procedura di *procurement* per l'acquisizione del servizio di connettività E-NET 2, oltre ad essere stata la prima gara effettuata da Enav per la connettività operativa, è stata anche particolarmente complessa e laboriosa in quanto, per esigenze di "*Safety*", ogni sito operativo aziendale dovrà disporre di due differenti linee di collegamento realizzate, da parte di due distinti operatori, su percorsi alternativi interamente diversificati. Inoltre, sempre avendo riguardo ai sistemi di connettività aziendale, è stato contrattualizzato, mediante gara a rilevanza comunitaria, anche l'ammodernamento dell'attuale sistema di

gestione del servizio di connettività satellitare aziendale di nuova generazione ad un importo di circa 3,7 milioni di euro, nell'ambito dei quali è anche prevista l'esecuzione del correlato servizio di connettività satellitare per 48 mesi. Detta acquisizione è avvenuta per la prima volta tramite una procedura di gara.

In tema di acquisti tecnologici nel corso dell'anno 2021, a seguito dell'aggiudicazione dell'Accordo quadro per l'ammodernamento dei sistemi *radar* di sorveglianza sul territorio nazionale (prima gara a rilevanza comunitaria svolta nella storia di Enav per l'acquisto di tali essenziali apparati tecnologici per il controllo del traffico aereo), è stata emessa la prima Lettera d'ordine applicativa per l'ammodernamento dei suddetti sistemi sui siti di Brindisi, Olbia, Genova, Firenze, Palermo e Verona con un importo di circa 5 milioni di euro.

Nel mese di ottobre 2021, sempre a seguito di gara a rilevanza comunitaria, è stata contrattualizzata anche l'acquisizione delle attività di manutenzione e conduzione degli impianti di aiuti visivi luminosi (AVL) con un importo complessivo di circa 8,3 milioni di euro suddivisi in due lotti.

Inoltre, tramite gara a rilevanza comunitaria, nel corso dell'esercizio in esame sono state anche contrattualizzate importanti gare per c.d. "acquisti di auto-funzionamento", come quelli attinenti i servizi di pulizia sulle sedi aziendali di Enav, con un importo complessivo di circa 11,8 milioni (ripartiti tra i tre lotti territoriali andati a gara) e le attività di manutenzione delle c.d. aree a verde di Enav, con un importo complessivo di circa 3,1 milioni di euro (suddivisi tra i due lotti territoriali andati a gara). Ambedue le suddette acquisizioni sono avvenute, rispetto al passato, in una ottica di massima sostenibilità e, quindi, con modalità tese ad una significativa riduzione dei pertinenti impatti ambientali.

In riferimento al valore complessivo dei contratti stipulati nel 2021, pari, come detto a 137,9 milioni di euro, si evidenzia, relativamente alle tipologie di procedure svolte, che, malgrado il sopracitato perdurare di alcuni effetti pandemici, è ulteriormente cresciuto il peso delle procedure di gara, che passano dal 45,5 per cento del 2020 a circa il 49,8 per cento del 2021, in coerenza con le costanti azioni, nell'ambito dell'attività negoziale aziendale, di apertura del mercato e di massima dinamica competitiva.

Il ricorso alla centrale di committenza CONSIP registra un leggero aumento e passa dall'8 per cento del 2020 all'8,8 per cento circa del 2021.

Prosegue, inoltre, la valorizzazione del ruolo di "*System Integrator*" della controllata *Techno Sky*

S.r.l. per Enav, con un aumento degli affidamenti *in house* che passano dal 10,4 per cento del 2020 al 12 per cento circa del 2021.

Segna un aumento, infine, anche l'attivazione delle opzioni contrattuali, che cresce dall'0,8 per cento del 2020 al 4,1 per cento circa del 2021: detta crescita è dovuta principalmente all'attivazione di una opzione, già prevista nella relativa gara a rilevanza comunitaria, per l'acquisizione dell'assistenza sanitaria integrativa per i dipendenti.

Specularmente ai sopradescritti incrementi si riduce il ricorso a procedure negoziate singole che, effettuate in ordine a ragioni di essenziale e necessaria complementarità tecnologica nonché possesso di privativa industriale, diminuiscono dal 24 per cento del 2020 al 18 per cento circa del 2021. Anche gli atti di variazione, in virtù di un efficientamento delle attività di pianificazione, si riducono dal 10,5 per cento del 2020 al 6,6 per cento del 2021.

Nella tabella seguente, sono riportati i dati relativi al complesso dell'attività negoziale.

Tabella 11 - Dati relativi all'intera area negoziale

Anno 2020 (*)			
TIPOLOGIA PROCEDURA	Numero totale contratti	Contrattualizzato nell'es. in esame in euro	% sul complessivo
GARA - LOA**	248	47.890.687,42	45,49
APPALTO IN HOUSE	63	10.914.619,78	10,37
MARKET PLACE	21	658.249,18	0,63
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	600	25.281.836,00	24,02
ATTIVAZIONE OPZIONE	8	825.557,94	0,78
ATTO DI VARIAZIONE	78	11.118.711,17	10,56
CONVENZIONE CONSIP	23	8.437.122,10	8,02
RATIFICA ***	24	138.870,40	0,13
Totale complessivo	1065	105.265.653,99	100
Anno 2021 (*)			
TIPOLOGIA PROCEDURA	Numero totale contratti	Contrattualizzato nell'es. in esame in euro	% sul complessivo
GARA - LOA**	200	68.655.983,44	49,78
APPALTO IN HOUSE	59	16.556.811,74	12,00
MARKET PLACE	28	692.324,68	0,50
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	482	24.793.723,79	17,98
ATTIVAZIONE OPZIONE	21	5.699.716,74	4,13
ATTO DI VARIAZIONE	100	9.184.420,72	6,66
CONVENZIONE CONSIP	27	12.160.893,42	8,82
RATIFICA***	19	177.425,45	0,13
Totale complessivo	936	137.921.299,98	100

*Si evidenzia che la maggior parte delle procedure riferite alla su esposta tabella, per le proprie peculiarità, è stata svolta avendo a riferimento i settori speciali del Codice dei contratti.

** LOA: Lettera d'ordine applicativa.

*** Tipologia utilizzata per acquisti in urgenza con importi sottosoglia da parte di personale dell'area operativa (Struttura Operations), per dare continuità al servizio operativo della navigazione aerea, e sottoposta a ratifica da parte del delegato competente. Tale procedura non è più in vigore dal 1° dicembre 2022.

3.6.2 Le attività commerciali della società e del Gruppo

Nel 2021 il Gruppo Enav ha conseguito risultati in termini di ricavi derivanti dalla vendita di sistemi e servizi sul mercato non regolamentato per un totale di 32,9 milioni di euro in incremento del 22 per cento, rispetto all'esercizio precedente.

Nel corso dell'esercizio sono stati acquisiti diversi contratti in ambito Gruppo, nonostante il perdurare dell'emergenza sanitaria che ha determinato un rallentamento delle attività a causa, in particolare, delle restrizioni agli spostamenti.

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

- Consulenza aeronautica e progettazione;
- vendita di licenze software e prestazione di servizi;
- Formazione;
- Ingegneria e Servizi Tecnici;
- Simulazioni, Validazioni Operative e Verifiche Tecniche;
- Radiomisure.

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

Per la Capogruppo sono stati acquisiti circa 1,6 milioni di euro di ordini per servizi di Radiomisure da svolgersi sia in Italia che all'estero (Albania, Qatar, Romania, Lituania e Croazia) e circa euro 1,4 milioni di ordini per attività di consulenza aeronautica sul territorio italiano, di cui 0,6 milioni di euro relativi a contratti firmati con il gestore aeroportuale milanese SEA.

In relazione ai mondiali di calcio, la *Civil Aviation Authority* dell'emirato del Qatar (QCAA) ha avviato vari programmi per l'ammodernamento delle proprie piattaforme adibite al controllo del traffico aereo. In questo contesto, Enav si è aggiudicata un primo contratto, per un valore di circa 0,6 milioni di euro, per il supporto all'aviazione civile locale, al fine di ottenere l'approvazione da parte dell'ICAO della nuova FIR di Doha, ed ha inoltre formulato una importante offerta per un programma pluriennale che si pone l'obiettivo di supportare la QCAA nell'acquisizione di una propria *capability* in termini di organico, di professionalità e di *know-how* tecnico. In collaborazione con Leonardo, Enav si è aggiudicata un contratto di circa

1 milione di euro per la fornitura di servizi di validazione di nuovi concetti operativi per l'adozione del "*Distance Base Separation*".

IDS Air Nav S.r.l. ha sottoscritto diversi ordini, tra i quali si segnala, in Brasile, il contratto di aggiornamento dei sistemi AIM con il *service provider* brasiliano per un valore di 2,2 milioni di euro. In Australia sono state poste le basi per una lunga relazione con il *service provider* australiano con un contratto di aggiornamento dei sistemi di circa 1 milione di euro e il rinnovo della manutenzione per 5 anni per 2,4 milioni di euro. In Russia, un contratto di circa 1,4 milioni di euro, poi sospeso in ottemperanza alle sanzioni europee attivate all'avvio del conflitto russo-ucraino, per la consegna di una soluzione digitale a supporto dei processi AIM e la sua implementazione presso STATE ATM, il fornitore russo di servizi alla navigazione aerea. In Canada con il *service provider* NavCanada, il contratto di aggiornamento del sistema ADPS del valore di 0,9 milioni di euro e il rinnovo triennale di manutenzione dei sistemi di *Flight procedure design* per circa 1,4 milioni di euro. In Libia, un contratto di circa 0,9 milioni di euro per servizi di *training* ai controllori della *Libian Civil Aviation Authority*.

Nel corso dell'esercizio sono state inoltre vinte alcune gare di cui si segnalano quelle relative alla fornitura dei sistemi AIM presso nuovi clienti, i *service providers* del Peru e del Kosovo, per un valore complessivo di 1,4 milioni di euro.

Relativamente a *Techno-Sky S.r.l.*, è stato sottoscritto un contratto di 3,1 milioni di euro per la fornitura di sistemi di comunicazione e navigazione presso l'aeroporto di Asmara in Eritrea e formalizzati nuovi ordini con l'aviazione civile libica per la fornitura dei sistemi agli aeroporti di Mitiga e Misurata e corsi di formazione per un totale di circa 1,3 milioni di euro.

Relativamente a *Enav Asia Pacific*, è stata vinta una gara a Taiwan per la fornitura di consulenza aeronautica del valore di 0,3 milioni di euro.

3.7 Il contenzioso

Come per gli esercizi precedenti, anche nel 2021 la Società ha costituito specifici fondi per quei contenziosi il cui esito negativo viene ritenuto probabile e per i quali si possa ragionevolmente procedere alla quantificazione. Si evidenzia che nell'ambito della voce "fondi per rischi e oneri", iscritti nello stato patrimoniale del bilancio 2021 di Enav S.p.A., la quota parte riferita ai contenziosi ammonta a 1,5 milioni di euro, di cui per l'esercizio in questione euro 50.000 per i contenziosi civili ed amministrativi.

Il contenzioso civile ed amministrativo nel 2021 è riferito, tra l'altro:

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

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

- nel giudizio pendente tra Enav e la società *"Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A"* di gestione degli aeroporti di Verona Villafranca e Brescia Montichiari, per il recupero dei crediti vantati dalla Società per l'erogazione dei servizi della navigazione aerea presso lo scalo di Brescia, Enav otteneva in data 3 aprile 2017 favorevole sentenza di primo grado, poi appellata. In data 26 luglio 2018, in esito alle ordinanze emesse, nella fase cautelare, dalla Corte d'Appello ed a seguito delle notifiche da parte di Enav dei pignoramenti presso le banche creditrici, la Società provvedeva ad introitare la massima parte del credito ivi azionato (per un importo di oltre 15 milioni). In data 25 ottobre 2022 veniva emessa ulteriore favorevole sentenza della Corte di Appello di Roma²¹, poi impugnata dinanzi la Suprema Corte; si precisa che l'analogo giudizio recuperatorio instaurato tra le medesime parti per il recupero dei crediti vantati dalla Società per l'erogazione dei servizi della navigazione aerea presso lo scalo di Brescia nell'anno 2012 è tutt'ora pendente dinanzi il Tribunale di Verona;
- nel giudizio instaurato da Enav nei confronti del gestore dello scalo di Cuneo per il pagamento delle somme dovute per l'erogazione dei servizi della navigazione aerea presso il predetto scalo, a seguito della sentenza del 2020 – con la quale il Tribunale

²¹ In particolare, la Corte territoriale, rigettando le prospettazioni di controparte, statuiva la debenza da parte del gestore in favore di Enav della somma di euro 15.330.795 oltre interessi ed accessori.

di Roma rigettava l'opposizione a decreto ingiuntivo promossa da GEAC e confermava il titolo che aveva riconosciuto in favore della Società un credito di oltre 1 milione più interessi - è stato perfezionato nel mese di novembre 2021 accordo di rateizzazione per la corresponsione da parte del gestore dell'intero *petitum*;

- nel giudizio instaurato dalla società di gestione aeroportuale dello scalo di Fiumicino ADR S.p.A. contro Enav per ottenere dal gestore il rimborso dei costi asseritamente sostenuti per la gestione e manutenzione degli AVL dell'aeroporto di Fiumicino, per l'importo di 31 milioni di euro oltre interessi, non vi sono stati significativi aggiornamenti nell'esercizio 2021; si segnala tuttavia per completezza che con la favorevole ordinanza n. 31347 del 24 ottobre 2022, la Suprema Corte di Cassazione ha definitivamente ritenuto infondate le avversarie doglianze.

Nel corso del 2021 sono stati incardinati 7 nuovi giudizi amministrativi da parte di altrettante società di gestione aeroportuale per l'annullamento del decreto interdirettoriale del Direttore generale del Ministero dell'economia e delle finanze e del Capo dipartimento per i trasporti, la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di *"Retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di Enav e successiva riassegnazione ad ENAC, ai sensi del combinato disposto degli articoli 692 e 693 del Codice della navigazione, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale"*. Enav ha provveduto a costituirsi in tutti i giudizi che risultano, ad eccezione del giudizio instaurato dal gestore catanese, ancora in attesa della fissazione delle udienze di merito. Con specifico riferimento al giudizio pendente tra Enav e la società di gestione dello scalo catanese SAC, è stata emessa la sentenza con la quale il Tar di Catania ha accolto *in parte qua* il ricorso del gestore catanese con riferimento al motivo relativo a vizio procedimentale. Pendono i termini per proporre appello. Risulta tutt'ora pendente il giudizio instaurato da parte di ex Amministratore delegato e di ex Presidente del Consiglio di amministrazione di Enav, per ottenere il pagamento della parte variabile degli emolumenti asseritamente dovuti per il periodo di gestione 2011.

Il contenzioso civile ed amministrativo nel 2021 si è inoltre riferito:

- a giudizi relativi a richiesta danni da sinistri aeronautici, il cui rischio di soccombenza è peraltro assunto normalmente dalla compagnia assicurativa di Enav;
- a giudizi relativi all'impugnativa di provvedimenti inerenti alla celebrazione di procedure di evidenza pubblica e l'aggiudicazione di gare e per la declaratoria del

diritto di accesso agli atti della documentazione di gare.

I procedimenti penali

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

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

In relazione alla illecita sottrazione di beni e materiali di Enav in deposito presso un magazzino di terzi, il procedimento in cui Enav si è costituita parte civile risulta definito in grado di appello con sentenza, passata in giudicato nel 2018, di condanna dell'imputato e conferma delle statuizioni di primo grado delle parti civili. In relazione alla medesima vicenda è stato avviato un ulteriore procedimento penale per reati, tra gli altri, di associazione per delinquere in cui, in data 15 gennaio 2017, la Società si è costituita parte civile. Il giudizio di primo grado si è definito con la condanna degli imputati e il riconoscimento in favore di Enav del diritto al risarcimento dei danni subiti da liquidarsi in separata sede. Il giudizio, a seguito dell'interposto gravame avverso la sentenza del Tribunale, pende attualmente in fase di appello.

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

Pende dinanzi alla Procura della Repubblica di Firenze un procedimento afferente ad un

ipotizzato illecito in materia ambientale, in relazione alla fornitura di materiale utilizzato per l'esecuzione di talune opere civili strumentali all'ammodernamento dell'aeroporto di Pisa, quali attività subappaltate da *Techno Sky S.r.l.* a società terza che, a sua volta, ha provveduto ad approvvigionare il materiale attenzionato rifornendosi da altra società. Allo stato, per quanto noto, *Techno Sky S.r.l.* non risulta indagata ed anzi, per tali fatti, ha provveduto a presentare formale atto di denuncia-querela presso l'Autorità giudiziaria procedente. Sono definite le attività finalizzate alla rimozione del materiale ritenuto non conforme alle prescrizioni normative di settore, utilizzato per l'esecuzione del subappalto, nonché sono in corso le attività di rifacimento delle opere per l'ammodernamento dell'aeroporto di Pisa.

4. RISULTATI DELLA GESTIONE

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 è stato predisposto dalla Società in conformità ai principi contabili internazionali *International Accounting Standards* (IAS) ed *International Financial Reporting Standard* (IFRS) emanati dall'*International Accounting Standard Board* (IASB) e alle relative interpretazioni (IFRIC e SIC).

Il progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione con delibera del 21 aprile 2022 e, ai sensi dell'art. 2364 del codice civile, dall'Assemblea degli azionisti nella seduta del 3 giugno 2022.

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

Le relazioni sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 sono state validate dalla società di revisione in data 28 aprile 2022.

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

4.1 Principali risultati patrimoniali, economici e finanziari di Enav

Sotto il profilo economico finanziario nel corso dell'esercizio 2021 si rileva che il patrimonio netto si attesta a 1.136,1 milioni e registra un incremento netto di 62,2 milioni, rispetto al 31 dicembre 2020 (1.073,9 milioni). L'esercizio chiude con un utile di 61,6 milioni, in incremento rispetto all'esercizio precedente (43,3 milioni) di 18,3 milioni. I ricavi complessivi (al netto dei contributi in conto impianti) passano da 752,1 milioni a 817,2 milioni, in aumento di 65,1 milioni rispetto al 2020 (+ 8,7 per cento), mentre i costi si attestano a complessivi 617 milioni (570 milioni nel 2020) e registrano un incremento di 47 milioni (+ 8,2 per cento) rispetto all'esercizio 2020.

Le disponibilità liquide si sono ridotte da 292,9 a 195,1 milioni, registrando una variazione di circa 97,8 milioni.

Nelle seguenti tabelle sono riportati i dati relativi alla gestione patrimoniale, economica e finanziaria di Enav nel 2021, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 12 – Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2020	2021	Variazioni ass.
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività Materiali	942.960.978	897.345.041	(45.615.937)
Attività Immateriali	60.748.641	64.097.750	3.349.109
Partecipazioni	188.247.822	188.247.822	0
Attività finanziarie non correnti	0	9.930.783	9.930.783
Attività per imposte anticipate	15.717.632	17.208.642	1.491.010
Crediti tributari non correnti	23.216.141	74.085	(23.142.056)
Crediti Commerciali non correnti	385.970.716	687.253.421	301.282.705
Altre attività non correnti	7.751.760	6.312.216	(1.439.544)
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	1.624.613.690	1.870.469.760	245.856.070
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	61.551.414	61.509.362	(42.052)
Crediti commerciali correnti	121.727.853	157.524.627	35.796.774
Crediti verso imprese del Gruppo	31.236.382	31.503.564	267.182
Attività finanziarie correnti	11.303.519	1.998.457	(9.305.062)
Crediti Tributarî	10.740.494	2.207.449	(8.533.045)
Altre attività correnti	51.169.602	48.755.849	(2.413.753)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	292.870.134	195.088.981	(97.781.153)
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	580.599.398	498.588.289	(82.011.109)
Attività destinate alla dismissione	728.500	0	(728.500)
TOTALE ATTIVITA'	2.205.941.588	2.369.058.049	163.116.461
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	2020	2021	Variazioni ass.
PATRIMONIO NETTO			
Capitale sociale	541.744.385	541.744.385	0
Riserve	462.544.973	465.447.406	2.902.433
Utili/(perdite) portati a nuovo	26.276.483	67.410.148	41.133.665
Utile/(Perdita) di esercizio	43.342.290	61.588.435	18.246.145
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.073.908.131	1.136.190.374	62.282.243
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	903.000	3.601.072	2.698.072
TFR e altri benefici ai dipendenti	35.921.042	34.744.400	(1.176.642)
Passività per imposte differite	2.846.491	3.024.551	178.060
Passività finanziarie non correnti	481.310.978	412.513.013	(68.797.965)
Debiti commerciali non correnti	8.296.149	40.989.013	32.692.864
Altre passività non correnti	171.395.197	169.118.227	(2.276.970)
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	700.672.857	663.990.276	(36.682.581)
PASSIVITA' CORRENTI			
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	2.291.532	10.313.372	8.021.840
Debiti commerciali correnti	137.025.563	97.522.630	(39.502.933)
Debiti verso imprese del Gruppo	71.895.620	88.829.788	16.934.168
Debiti tributari e previdenziali	18.481.678	29.877.717	11.396.039
Passività finanziarie correnti	66.254.489	251.069.497	184.815.008
Altre passività correnti	135.411.718	91.264.395	(44.147.323)
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	431.360.600	568.877.399	137.516.799
--TOTALE PASSIVITA'	1.132.033.457	1.232.867.675	100.834.218
TOT. PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	2.205.941.588	2.369.058.049	163.116.461

Fonte: Rendiconto 2021 Enav

Tabella 13 – Conto economico

	2020	2021	Variazioni assolute
RICAVI			
Ricavi da attività operativa*	329.377.507	477.787.034	148.409.527
<i>Balance**</i>	383.378.133	294.398.448	(88.979.685)
Altri ricavi operativi***	48.918.342	53.539.793	4.621.451
TOTALE RICAVI	761.673.982	825.725.275	64.051.293
COSTI			
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(4.121.412)	(3.650.363)	471.049
Costi per servizi	(169.236.087)	(181.251.568)	(12.015.481)
Costo del personale	(401.379.952)	(437.114.014)	(35.734.062)
Costi per godimento beni di terzi	(1.056.455)	(937.330)	119.125
Altri costi operativi	(3.944.697)	(2.933.658)	1.011.039
Costi per lavori interni capitalizzati	9.721.284	8.854.051	(867.233)
TOTALE COSTI	(570.017.319)	(617.032.882)	(47.015.563)
Ammortamenti	(136.568.534)	(126.856.081)	9.712.453
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore di crediti	(5.621.994)	(3.583.529)	2.038.465
Svalutazioni/(Ripristini) per attività materiali e immateriali	(4.179.047)	0	4.179.047
Accantonamenti	(666.131)	407.570	1.073.701
RISULTATO OPERATIVO	44.620.957	78.660.353	34.039.396
PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Proventi finanziari	15.028.209	11.178.135	(3.850.074)
Oneri finanziari	(7.146.376)	(6.667.118)	479.258
Utile (perdita) su cambi	(450.444)	332.372	782.816
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	7.431.389	4.843.389	(2.588.000)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	52.052.346	83.503.742	31.451.396
Imposte sul reddito	(8.710.056)	(21.915.307)	(13.205.251)
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	43.342.290	61.588.435	18.246.145

*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 (8,5 milioni nel 2021 e 9.5 milioni nel 2020); contributi in conto esercizio (30,9 milioni nel 2021 e 30,7 milioni nel 2020); finanziamenti europei ed altro.

Fonte: Enav

Tabella 14 - Rendiconto finanziario
(valori in migliaia di euro)

		2020	2021
A-	DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO ESER.	429.914	292.870
-	Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio		
	Risultato d'esercizio	43.342	61.588
	Ammortamenti	136.568	126.856
	Variazione netta delle passività per benefici ai dipendenti	(1.166)	(1.741)
	Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di attività materiali ed immateriali	4.260	44
	Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	1.544	11.054
	Accantonamento per piani di <i>stock grant</i>	1.083	962
	Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	(5.969)	(1.228)
-	Decremento/(Incremento) Rimanenze	(248)	630
	Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti e non correnti	(299.161)	(337.829)
	Decremento/(Incremento) Crediti tributari e debiti tributari e previdenziali	(17.763)	43.071
	Variazione delle Altre attività e passività correnti	(5.773)	(41.020)
	Variazione delle Altre attività e passività non correnti	3.437	(836)
	Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	(47.981)	(32.443)
	Variazione dei crediti e debiti verso imprese del gruppo	9.481	16.666
B-	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' D'ESERCIZIO	(178.346)	(154.226)
	di cui Imposte pagate	(29.759)	(5.269)
	di cui Interessi pagati	(4.378)	(4.093)
	Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di investimento		
	Investimenti in attività materiali	(75.691)	(72.942)
	Investimenti in attività immateriali	(12.024)	(12.279)
	Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimenti	14.593	25.298
	Dismissioni attività materiali	0	0
	Decremento/(Incremento) crediti commerciali per investimenti	750	750
	(Investimenti)/Disinvestimenti in partecipazioni	(24)	729
	Increm. nto/(Decrem. nto) debiti commerc.li per invest.ti in partecipazioni	(1.289)	(714)
	Altre attività di investimenti	24.897	0
C-	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	(48.788)	(59.158)
	Flusso di cassa netto generato dalle attività di finanziamento		
	Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	220.000	180.000
-	(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	(13.540)	(63.665)
-	Variazione netta delle passività finanziarie a lungo termine	174	616
-	Emissione prestito obbligazionario	0	0
	Variazione netta delle passività finanziarie a breve termine	(508)	(875)
	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti e non	(2.846)	(473)
	Variazione di capitale	0	0
	Distribuzione di dividendi	(113.190)	0
D-	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO	90.090	115.603
E-	Flusso di cassa complessivo (B+C+D)	(137.044)	(97.781)
F-	DISPONIB.TA' LIQUIDE ED EQUIVAL.TI ALLA FINE ESER. (A+E)	292.870	195.089

Fonte: Enav

Dati economici

I risultati di esercizio sono evidenziati nella seguente tabella afferente al conto economico riclassificato e nelle analisi successive.

L'esercizio 2021 di Enav chiude con un utile di 61,6 milioni, in incremento rispetto all'esercizio precedente (43,3 milioni) di 18,3 milioni. Su tale risultato positivo hanno inciso in particolare i ricavi complessivi che sono passati da 752,1 milioni del 2020 a 817,1 milioni, in aumento di 65 milioni rispetto al 2020 (+8,7 per cento), principalmente per l'aumento del 45 per cento della voce ricavi operativi correlati alla ripresa dell'attività del traffico aereo rispetto al 2020, che ha determinato maggiori ricavi di rotta e di terminale nell'esercizio 2021.

La componente rettificativa per *balance*, parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide positivamente per 294,4 milioni, ed è stata determinata in coerenza con il Regolamento UE 2020/1627 del 3 novembre 2020 e nel rispetto dei *target* definiti nella *Decision* 2021/981 della Commissione europea pubblicata il 2 giugno 2021, che identifica come parametro di riferimento l'indicatore di *performance Determined Unit Cost (DUC)*, definito come rapporto tra costi determinati e il traffico espresso in termini di unità di servizio.²²

I costi complessivi emersi nell'esercizio registrano un incremento di 47 milioni: in particolare i costi del personale aumentano dell'8,9 per cento.

²² L'indicatore *Determined Unit Cost (DUC)* per il biennio 2020-2021, considerato come un unico periodo, non deve eccedere il +120,1 per cento rispetto alla DUC consuntivata nel 2019. Per il periodo 2020-2021 la DUC si è attestata a 94,3 per cento. Nel 2020, in mancanza della *Decision* 2021/891 e della definizione dei *target* da rispettare, i *Balance* sono stati determinati prendendo a riferimento i costi consuntivi determinati del 2019 ridotti di una percentuale di efficienza per il biennio 2020-2021.

Tabella 15 - Conto economico riclassificato
(valori in migliaia di euro)

	2020	2021	Variazioni assolute	Var. %
Ricavi da attività operativa	329.377	477.787	148.410	45,1
<i>Balance</i>	383.378	294.398	(88.980)	-23,2
Altri ricavi operativi*	39.349	45.014	5.665	14,4
Totale ricavi	752.104	817.199	65.095	8,7
Costi del personale	(401.380)	(437.114)	(35.734)	8,9
Costi per lavori interni capitalizzati	9.721	8.854	(867)	-8,9
Altri costi operativi	(178.358)	(188.773)	(10.415)	5,8
Totale costi operativi	(570.017)	(617.033)	(47.016)	8,2
Margine operativo lordo (EBITDA)	182.087	200.166	18.079	9,9
Ammortamenti netto contribuiti su investimenti	(126.999)	(118.330)	8.669	-6,8
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(10.467)	(3.176)	7.291	-69,7
Risultato operativo (EBIT)	44.621	78.660	34.039	76,3
Proventi (oneri) finanziari	7.431	4.843	(2.588)	-34,8
Risultato prima delle imposte	52.052	83.503	31.451	60,4
Imposte sul reddito	(8.710)	(21.915)	(13.205)	151,6
Risultato netto di esercizio	43.342	61.588	18.246	42,1

* In questa tabella di conto economico riclassificato, nella voce sono esclusi i contributi in conto impianti per circa 9,6 milioni.

Fonte: Enav

I ricavi da attività operativa, come sopra accennato, grazie alla ripresa nel 2021 degli spostamenti e dei collegamenti aerei si attestano a 477,8 milioni e registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente del 45,1 per cento (329,4 milioni nel 2020), mostrando un parziale recupero rispetto al 2020, sebbene ancora inferiore rispetto al dato rilevato nel 2019 (937,9 milioni), esercizio non inficiato dagli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria da Covid-19. Tale risultato è legato all'incremento dei ricavi di rotta per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio, pari a +39 per cento rispetto al 2020 (da 233,1 a 324 milioni). In aumento anche i ricavi di terminale, che ammontano a 136,3 milioni (+66 per cento rispetto al 2020).

Su tali ricavi, incidono positivamente anche i ricavi da mercato non regolamentato, che si attestano a 6,4 milioni e registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente (4,1 milioni) del 57 per cento, e riguardano, principalmente le maggiori attività di consulenza aeronautica e di formazione operativa effettuata nell'esercizio in esame.

Il *balance* ammonta complessivamente a 294 milioni, e registra un decremento del 23,2 per cento

rispetto al 2020 (384 milioni)²³. I *balance* iscritti si riferiscono alla *rotta* per 228,9 milioni e al *terminale* per 65,5 milioni e, oltre all'utilizzo a conto economico (e quindi in tariffa per il 2021) dei *balance* iscritti negli esercizi precedenti per positivi 37,7 milioni, tengono conto della componente finanziaria legata alle tempistiche di recupero dei *balance* iscritti nel 2021 che, per la parte relativa alla perdita di traffico aereo avverrà a partire dall'esercizio 2023 in cinque anni. Tale effetto di attualizzazione incide negativamente nell'esercizio 2021 per 9,2 milioni.

Gli *altri ricavi operativi* si attestano a 45 milioni, e registrano un incremento del 14,4 per cento rispetto all'esercizio precedente, sostanzendosi come voce principale nei contributi in conto esercizio.

I ricavi complessivi in virtù delle voci di cui sopra registrano un aumento del 8,7 per cento.

I costi operativi si attestano a complessivi 617 milioni (570 milioni nel 2020), e registrano un incremento del 8,2 per cento rispetto all'esercizio 2020. In particolare, aumentano del 8,9 per cento i costi del personale, sostanzendosi in 437,1 milioni (401,4 milioni nel 2020) e del 5,8 per cento gli altri costi operativi (188,7 milioni). Per quanto riguarda il costo del personale si rileva un valore tendenzialmente stabile nella retribuzione fissa, che si attesta a 247,1 milioni (246,7 milioni nel 2020), in presenza di un organico effettivo al 31 dicembre 2021 di 3.295 unità, in decremento di 35 unità rispetto al 2020, e di un organico di 3.373 unità medie, in decremento di 9 unità. La retribuzione variabile pari a 53 milioni registra un incremento di 17,5 milioni (35,5 milioni nel 2020), principalmente dovuto all'effetto delle ferie maturate e non godute, che incide per 1,4 milioni, ed alle voci variabili della retribuzione del personale operativo CTA (Controllori del traffico aereo) quali lo straordinario, il lavoro festivo, la reperibilità e il premio di risultato. Anche gli altri costi del personale aumentano rispetto all'esercizio 2020 e si attestano a 14,6 milioni (3,3 milioni nel 2020), soprattutto per l'adozione della misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dalla legge 28 giugno 2012, n. 92 per il personale

²³ Ai sensi del Regolamento UE 2021/891, nel mese di novembre 2021 è stato presentato il piano delle *performance* redatto sulla base delle nuove previsioni di traffico aereo per il periodo 2022-2024 e dei costi determinati consuntivi per il 2020, *forecast* e previsionali per gli anni successivi. Tale piano è stato il riferimento per la determinazione dei *balance* dell'anno, facendo emergere: i) una perdita dei ricavi del biennio, che al netto di quanto già iscritto nel 2020, ammonta a complessivi 242,5 milioni di euro, per Enav ed Eurocontrol; ii) l'iscrizione di un *balance* in restituzione per rischio traffico di 8 milioni di euro avendo determinato a consuntivo +2,8% di unità di servizio rispetto alle uds previste nel piano di performance; iii) l'iscrizione di un *balance* negativo di 12,4 milioni di euro per *balance* inseriti in restituzione ai vettori nella tariffa 2021 e solo in parte restituiti a causa del minor traffico rilevato a consuntivo rispetto a quanto indicato in tariffa per lo stesso anno; iv) *balance* in restituzione per complessivi 7 milioni di euro iscritti in conformità al Regolamento 2019/317, la cui applicabilità non è stata derogata dai Regolamenti successivi. I *balance* iscritti nell'esercizio sono stati attualizzati in un arco temporale coerente con i Regolamenti UE di cui per la parte relativa alla perdita di ricavi è previsto il recupero in un arco temporale di cinque anni a decorrere dal 2023.

dirigente Enav.

La voce altri costi operativi registra un incremento di 10,4 milioni rispetto al 2020 dovuto, fra gli altri, ai maggiori costi per servizi, in particolare quelli riferiti alla contribuzione Eurocontrol e per utenze, e per trasferte del personale, che subiscono un aumento rispettivamente del 10,7, del 10,6 e del 35,9 per cento.

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'EBITDA (margine operativo lordo), generando un incremento del 9,9 per cento rispetto al 2020, attestandosi a 200,2 milioni (182,1 milioni nel 2020). L'EBIT (margine operativo netto) registra un valore pari a 78,6 milioni (44,6 milioni nel 2020) in aumento del 76,3 per cento rispetto all'esercizio precedente per minori ammortamenti e la riduzione delle svalutazioni su crediti. In particolare, hanno inciso gli ammortamenti per 118,3 milioni di euro, al netto dei contributi sugli investimenti, e la riduzione delle svalutazioni delle attività materiali e dei crediti ed accantonamenti per complessivi 3,2 milioni di euro (10,5 milioni nel 2020), in ripresa di 7,3 milioni rispetto al 2020.²⁴ Il saldo dei proventi ed oneri finanziari presenta un valore positivo di 4,8 milioni, in decremento rispetto all'esercizio precedente di 2,6 milioni, per i minori proventi finanziari da partecipazioni, che nel 2020 assommavano il dividendo deliberato nell'assemblea di approvazione del bilancio 2019 della controllata *Techno Sky* S.r.l. per complessivi 13,2 milioni. Il risultato di esercizio, per effetto delle dinamiche sopra rappresentate e come già accennato, si attesta ad un valore positivo pari a 61,6 milioni, in aumento del 42 per cento rispetto al 2020.

²⁴ Nell'esercizio 2020 la svalutazione delle attività materiali era riferita per 4,2 milioni al valore residuo degli aiuti visivi luminosi retrocessi al Demanio dello Stato, a decorrere dal 30 novembre 2020, e dei crediti commerciali per lo stato di insolvenza di alcune compagnie aeree italiane ed europee per effetto della modifica del modello di valutazione dei crediti adottato da ENAV.

Dati patrimoniali e finanziari

Tabella 16 - Stato patrimoniale riclassificato

(valori in migliaia di euro)

	2020	2021	Variazioni ass.	Variazioni %
Attività materiali	941.060	895.666	(45.394)	-4,8
Attività per diritti d'uso*	1.901	1.679	(222)	-11,7
Attività immateriali	60.749	64.098	3.349	5,5
Partecipazioni	188.248	188.248	0	0
Crediti commerciali e debiti commerciali non correnti	385.971	687.253	301.282	78,1
Altre attività e passività non correnti	(140.427)	(162.732)	(22.305)	15,9
Capitale immobilizzato netto	1.437.502	1.674.212	236.710	16,5
Rimanenze di magazzino	61.551	61.509	(42)	-0,1
Crediti commerciali correnti	121.728	157.525	35.797	29,4
Debiti commerciali correnti	(137.026)	(97.523)	39.503	-28,8
Altre attività e passività correnti	(132.646)	(127.506)	5.140	-3,9
Attività destinate alla dismissione al netto delle relative passività	729	0	(729)	-100
Capitale di esercizio netto	(85.664)	(5.995)	79.669	-93
Capitale investito lordo	1.351.838	1.668.217	316.379	23,40
Fondo benefici ai dipendenti	(35.921)	(34.744)	1.177	-3,3
Fondi per rischi ed oneri	(3.194)	(13.914)	(10.720)	335,6
Attività/ (Passività) per imposte anticipate/differite	12.872	14.184	1.312	10,2
Capitale investito netto	1.325.595	1.633.743	308.148	23,2
Coperture del capitale investito netto			0	0
Patrimonio netto	1.073.908	1.136.190	62.282	5,8
Posizione finanziaria netta	251.687	497.553	245.866	97,7
Totale coperture	1.325.595	1.633.743	308.148	23,2

*Attività per diritti d'uso per applicazione del principio contabile IFRS 16, rientra nella voce attività materiali relativa alla locazione di una sede di Enav e le auto aziendali.

Fonte: Bilancio 2021 Enav

Il Capitale investito netto si attesta a 1.633,7 milioni di euro in incremento di 308,1 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, come risultato delle variazioni avvenute nelle seguenti voci:

- Il Capitale immobilizzato netto, pari a 1.674,2 milioni di euro si è incrementato di 236,7 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, per: 1) il decremento delle attività materiali per circa 45,4 milioni a seguito della rilevazione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; 2) l'incremento dei crediti e debiti commerciali non correnti per 301,3 milioni di euro, relativo all'iscrizione dei crediti per *balance*, al netto della componente finanziaria, di competenza del 2021 che saranno imputati in tariffa a decorrere dal 2023; 3) la variazione negativa delle altre attività e passività non correnti per la riduzione del credito tributario richiesto a rimborso in esercizi precedenti ed oggetto di incasso nel 2021 per 23,1 milioni di euro

in quota capitale.

- Il Capitale di esercizio netto si attesta a negativi 6 milioni, in miglioramento di 79,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 in cui presentava un saldo negativo di 85,7 milioni. Le principali variazioni hanno riguardato: i) l'incremento dei crediti commerciali per 35,8 milioni di euro, principalmente per i crediti verso Eurocontrol dovuto al maggior fatturato non scaduto riferito al volato di novembre e dicembre, rispetto ai corrispondenti mesi del 2020; ii) la riduzione dei debiti commerciali per 39,5 milioni di euro per il minore debito per *balance* imputato a conto economico ed in tariffa 2021; iii) la variazione delle altre attività e passività correnti con un risultato di minor debito per 5,1 milioni di euro, per effetto di un incremento dei debiti tributari, dei debiti netti verso le controllate e del pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze per la quota di competenza degli incassi dei crediti di rotta riferiti al 2019.

Nella determinazione del capitale investito netto incidono anche: il Fondo benefici ai dipendenti per 34,7 milioni (35,9 milioni nel 2020), in decremento per le liquidazioni erogate e compensate in parte dall'*interest cost* e dalla rilevazione della perdita attuariale rilevata al 31 dicembre 2021, i Fondi per rischi ed oneri per 13,9 milioni di euro, in incremento di 10,7 milioni rispetto al 2020 per la rilevazione del fondo oneri del personale per l'isopensione, e le attività per imposte anticipate e passività per imposte differite per un importo netto di positivi 14,2 milioni (12,9 milioni nel 2020).

Il patrimonio netto si attesta a 1.136,2 milioni di euro e registra un incremento netto di 62,3 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020 (1.073,9 milioni), principalmente per la rilevazione dell'utile di esercizio 2021 pari a 61,6 milioni di euro.

L'indebitamento finanziario netto presenta un saldo negativo di 497,6 milioni in peggioramento, rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2020 di 245,9 milioni, come rappresentato nella seguente tabella.

Tabella 17 - Posizione finanziaria netta

(valori in migliaia di euro)

	2020	2021	Variazioni ass.	Variazioni %
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	292.870	195.089	(97.781)	-33,4
Crediti finanziari correnti	11.304	1.998	(9.306)	-82,3
Indebitamento finanziario corrente	(65.381)	(250.325)	(184.944)	282,9
Indebitamento finanziario corrente per <i>lease</i> ex IFRS 16	(873)	(744)	129	-14,8
Posizione finanziaria corrente netta	237.920	(53.982)	(291.902)	-122,7
Crediti finanziari non correnti	0	9.931	9.931	100,0
Indebitamento finanziario non corrente	(480.081)	(411.428)	68.653	-14,3
Indebitamento finanziario non corrente per <i>lease</i> ex IFRS 16	(1.230)	(1.085)	145	-11,8
Debiti commerciali non correnti	(8.296)	(40.989)	(32.693)	394,1
Indebitamento finanziario non corrente	(489.607)	(443.571)	46.036	-9,4
Posizione finanziaria netta	(251.687)	(497.553)	(245.866)	97,7

Fonte: Bilancio 2021 Enav

Al 31 dicembre 2021 il suddetto incremento dell'indebitamento finanziario netto per 245,9 milioni riflette:

- l'effetto della dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria, che ha prodotto un flusso di cassa negativo legato alla riduzione degli incassi delle attività da *core business*, che non hanno pienamente coperto le uscite ordinarie (a fine esercizio 2021 le disponibilità liquide si sono ridotte di circa 97,8 milioni, passando da 292,9 a 195,1 milioni);
- l'influenza dei seguenti eventi: il pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze per 65,4 milioni di euro, il pagamento all'Aeronautica militare italiana e all'ENAC per complessivi 14,7 milioni, effetti compensati solo parzialmente dall'incasso del credito tributario per complessivi 27,2 milioni di euro e dagli incassi riferiti ai progetti finanziati in ambito europeo e PON Infrastrutture e Trasporti.

Fra le passività correnti e non correnti si segnala un aumento dei finanziamenti bancari al 31 dicembre 2021 che hanno registrato un incremento di circa 116,3 milioni rispetto al 2020, sostanziosi in circa 661,7 milioni contro i circa 545 milioni del 2020.

4.2 Principali risultati patrimoniali, economici e finanziari del Gruppo

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 è stato redatto in conformità agli *International*

Financial Reporting Standard (IFRS) emanati dall'International Accounting Standard Board (IASB) omologati dalla Commissione europea ed in vigore alla data di bilancio.

È stato approvato dal Consiglio di amministrazione il 21 aprile 2022.

L'area di consolidamento al 31 dicembre 2021, rispetto all'esercizio precedente, ha subito delle variazioni per l'uscita dall'area della società non operativa *Enav Espana Control Aereo S.L.U.*, a far data dal 1° marzo 2021, e per la chiusura definitiva del Consorzio Sicta in esito alla conclusione del processo di liquidazione, avviato a seguito di delibera assembleare del 25 febbraio 2021, e di approvazione del relativo riparto.

Nel 2020 si era assistito all'ingresso della società non operativa *Enav Espana Control Aereo S.L.U.*, a far data dal 2 gennaio 2020, a seguito dell'acquisizione del 100 per cento delle quote del capitale sociale da parte della Capogruppo per la partecipazione alla gara bandita dal gestore aeroportuale spagnolo. Non essendo risultata assegnataria della gara, la Capogruppo ha deliberato la messa in liquidazione della società.

Le società incluse nell'area di consolidamento sono riportate nella seguente tabella con evidenza dei valori del capitale sociale al 31 dicembre 2021 espressi in migliaia di euro e la percentuale di partecipazione.

Tabella 18 – Area di consolidamento

Denominazione	Sede	Attività svolta	Valuta	Metodo di consolidamento	Capitale Sociale	% di partecipazione diretta di gruppo	
<i>Techno Sky S.r.l.</i>	Roma	Servizi	euro	Integrale	1.600	100%	100%
<i>D-Flight S.p.A.</i>	Roma	Servizi	euro	Integrale	50	60%	60%
<i>Enav Asia Pacific</i>	Kuala Lumpur	Servizi	ringgit malesi	Integrale	127	100%	100%
<i>Enav North Atlantic</i>	Miami	Servizi	dollari statunitensi	Integrale	44.974	100%	100%
<i>IDS AirNav S.r.l.</i>	Roma	Servizi	euro	Integrale	500	100%	100%

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

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

Tabella 19 - Stato patrimoniale consolidato

<i>ATTIVITA'</i>	2020	2021	Variazioni %
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività Materiali	929.533.044	884.715.291	-4,82
Attività Immateriali	175.629.242	176.192.810	0,32
Partecipazioni in altre imprese	50.121.845	47.253.016	-5,72
Attività finanziarie non correnti	346.719	426.874	23,12
Attività per imposte anticipate	27.147.820	33.246.034	22,46
Crediti tributari non correnti	23.857.810	715.754	-97,00
Crediti Commerciali non correnti	385.970.716	687.253.421	78,06
Altre attività non correnti	7.764.636	6.362.903	-18,05
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	1.600.371.832	1.836.166.103	14,73
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	61.560.792	61.518.741	-0,07
Crediti commerciali correnti	136.581.749	177.161.512	29,71
Attività finanziarie correnti	9.850.827	70.238	-99,29
Crediti Tributari	13.336.512	5.564.549	-58,28
Altre attività correnti	52.234.355	50.323.565	-3,66
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	316.044.081	225.309.927	-28,71
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	589.608.316	519.948.532	-11,81
<i>Attività destinate alla dismissione</i>	<i>1.431.642</i>	<i>0</i>	<i>-100,00</i>
TOTALE ATTIVITA'	2.191.411.790	2.356.114.635	7,52
<i>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</i>	2020	2021	Variazioni %
PATRIMONIO NETTO			
Capitale sociale	541.744.385	541.744.385	0,00
Riserve	467.486.532	469.279.232	0,38
Utili/(Perdite) portati a nuovo	19.763.486	71.838.340	263,49
Utile/(Perdita) di esercizio	54.283.479	78.371.693	44,37
Totale patrimonio netto di Gruppo	1.083.277.882	1.161.233.650	7,20
Capitale e Riserve di Terzi	2.499.765	2.188.502	-12,45
Utile/(Perdita) di Terzi	(311.263)	(341.318)	9,66
Totale Patrimonio Netto di pertinenza di terzi	2.188.502	1.847.184	-15,60
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.085.466.384	1.163.080.834	7,15
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	1.050.000	3.601.072	242,96
TFR e altri benefici ai dipendenti	49.943.154	47.895.752	-4,10
Passività per imposte differite	6.729.418	6.188.240	-8,04
Passività finanziarie non correnti	485.149.609	415.199.419	-14,42
Debiti commerciali non correnti	8.506.073	41.561.039	388,60
Altre passività non correnti	171.403.925	169.143.537	-1,32
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	722.782.179	683.589.059	-5,42
PASSIVITA' CORRENTI			
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	2.291.531	10.313.372	350,06
Debiti commerciali correnti	149.811.624	116.424.813	-22,29
Debiti tributari e previdenziali	24.755.009	32.890.186	32,86
Passività finanziarie correnti	67.515.998	252.231.730	273,59
Altre passività correnti	138.784.423	97.584.641	-29,69
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	383.158.585	509.444.742	32,96
<i>Passività direttamente associate alle attività destinate alla dismissione</i>	<i>4.642</i>	<i>0</i>	<i>-100,00</i>
TOTALE PASSIVITA'	1.105.945.406	1.193.033.801	7,87
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	2.191.411.790	2.356.114.635	7,52

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

Tabella 20 - Conto economico consolidato

	2020	2021	Variazioni %
RICAVI			
Ricavi da attività operativa	352.216.440	504.307.407	43,2
Balance	383.378.133	294.398.448	-23,2
Altri ricavi operativi	45.270.927	46.406.561	2,5
TOTALE RICAVI	780.865.500	845.112.416	8,2
COSTI			
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(7.772.336)	(9.733.785)	25,2
Costi per servizi	(112.672.031)	(127.265.215)	13,0
Costo del personale	(460.956.551)	(499.240.954)	8,3
Costi per godimento beni di terzi	(2.115.601)	(1.786.555)	-15,6
Altri costi operativi	(4.720.414)	(3.618.301)	-23,3
Costi per lavori interni capitalizzati	27.727.063	27.441.610	-1,0
TOTALE COSTI	(560.509.870)	(614.203.200)	9,6
Ammortamenti	(138.071.100)	(129.257.108)	-6,4
(Svalutazioni) / Ripristini per riduzione di valore di crediti	(6.168.077)	(3.920.795)	-36,4
(Svalutazioni) / Ripristini per attività materiali e immateriali	(4.179.047)	0	100,0
Accantonamenti	(813.131)	554.570	-168,2
RISULTATO OPERATIVO	71.124.275	98.285.883	38,2
PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Proventi finanziari	1.818.166	10.869.309	497,8
Oneri finanziari	(7.353.433)	(6.791.005)	-7,6
Utile (perdita) su cambi	(589.877)	421.377	171,4
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(6.125.144)	4.499.681	173,5
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	64.999.131	102.785.564	58,1
Imposte sul reddito	(11.026.915)	(24.755.189)	124,5
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	53.972.216	78.030.375	44,6

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

Tabella 21 - Rendiconto finanziario consolidato
(valori in migliaia)

	2020	2021
A	DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO*	450.657 317.419
	Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio	
	Risultato d'esercizio	53.972 78.030
	Ammortamenti	138.071 129.257
	Variazione netta della passività per benefici ai dipendenti	(3.020) (3.173)
	Variazione derivante da effetto cambio	(23) (49)
	Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di att. materiali ed immat.li	4.320 42
	Altri proventi/oneri su flussi non monetari	4 0
	Accantonamento per piani di stock grant	1.083 962
	Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	1.691 10.903
	Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	(11.476) (4.434)
	Decremento/(Incremento) Rimanenze	(248) 630
	Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti e non correnti	(300.372) (342.610)
	Decremento/(Incremento) Crediti tributari e debiti tributari e previdenziali	(8.722) 39.102
	Variazione delle Altre attività e passività correnti	(6.848) (38.842)
	Variazione delle Altre attività e passività non correnti	3.435 (859)
	Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	(44.925) (26.107)
B	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' D'ESERCIZIO	(173.058) (157.148)
	di cui Imposte pagate	(37.195) (15.253)
	di cui Interessi pagati	(4.414) (4.228)
	Flusso di cassa netto generato/assorbito dalle attività di investimento	
	Investimenti in attività materiali	(74.003) (71.502)
	Investimenti in attività immateriali	(17.485) (14.129)
	Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimenti	14.906 25.708
	vendita attività materiali	0
	Decremento/(Incremento) crediti commerciali per investimenti	750 750
	Investimenti in partecipazioni	0
	Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimenti in part.ni	(1.313) (714)
	Investimenti in attività finanziarie	24.897 0
C	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	(52.248) (59.887)
	Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento	
	Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	220.000 180.000
	(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	(13.540) (63.665)
	Variazione netta delle passività finanziarie a lungo termine	174 13
	Emissione prestito obbligazionario	0
	Variazione netta delle passività finanziarie a breve termine	(1.980) (1.525)
	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti e non	877 9.854
	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie non correnti	
	Acquisto azioni proprie	0
	Variazione di capitale	0
	Distribuzione di dividendi	(113.190) 0
D	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO	92.341 124.677
E	Flusso di cassa complessivo (B+C+D)	(132.965) (92.358)
F	 differenze cambio su disponibilità liquide	(273) 249
G	DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ES. (A+E+F)	317.419 225.310

(*) Le disponibilità liquide ed equivalenti all'inizio dell'esercizio 2021 includono per 1,38 mln la liquidità del Consorzio Sicta in liquidazione, riclassificata nell'ambito delle attività destinate alla dismissione e definitivamente liquidata in corso di anno.

Fonte: Enav

Tabella 22 - Conto economico riclassificato consolidato

(valori in migliaia)

	2020	2021	Variazioni	
			assolute	percentuali
Ricavi da attività operativa	352.216	504.307	152.091	43,2
<i>Balance</i>	383.378	294.398	(88.980)	-23,2
Altri ricavi operativi*	35.701	37.874	2.173	6,1
Totale ricavi	771.295	836.579	65.284	8,5
Costi del personale	(460.957)	(499.241)	(38.284)	8,3
Costi per lavori interni capitalizzati	27.727	27.442	(285)	-1,0
Altri costi operativi	(127.280)	(142.404)	(15.124)	11,9
Totale costi operativi	(560.510)	(614.203)	(53.693)	9,6
Margine operativo lordo (EBITDA)	210.785	222.376	11.591	5,5
Ammortamenti netto contributi su investimenti	(128.501)	(120.724)	7.777	-6,1
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(11.160)	(3.366)	7.794	-69,8
Risultato operativo (EBIT)	71.124	98.286	27.162	38,2
Proventi (oneri) finanziari	(6.125)	4.500	10.625	-173,5
Risultato prima delle imposte	64.999	102.786	37.787	58,1
Imposte sul reddito	(11.027)	(24.755)	(13.728)	124,5
Risultato netto di esercizio	53.972	78.031	24.059	44,6

*Sono costituiti da contributi in conto esercizio, finanziamenti europei e altro. Non comprendono circa 9,5 milioni nel 2020 e 8,5 milioni nel 2021 dei contributi conto impianti.

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

I dati del Gruppo rispecchiano l'andamento della Capogruppo: i *ricavi da attività operativa* si attestano a 504,3 milioni (352,2 milioni nel 2020) registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente del 43,2 per cento e sono composti per 471,3 milioni dai ricavi da *core business* della Capogruppo, cioè ricavi di rotta e di terminale (+44,9 per cento rispetto al 2020), e per 33 milioni di euro dai ricavi per attività svolte dal Gruppo sul mercato terzo, in incremento del 22,3 rispetto al 2020.

In incremento del 6 per cento rispetto al 2020 la voce *altri ricavi operativi* (che non comprendono nel riclassificato il contributo conto impianti), imputabile ai maggiori proventi da finanziamenti europei a seguito della rendicontazione dei progetti riferiti sia al *Connecting European Facility (CEF) call* 2014, 2016 e 2017 che a diversi progetti in ambito *Sesar (wave 2 e 3)* in cui è coinvolto tutto il Gruppo.

I *costi operativi* mostrano un incremento del 9,6 per cento, rispetto al 2020, attestandosi a 614,2 milioni e rilevano un aumento sia del costo del personale (+8,3 per cento) che degli altri costi operativi (+11,9 per cento), con valori tendenzialmente stabili nei ricavi dai lavori interni capitalizzati (-1 per cento)

I sopra descritti valori incidono sul risultato del Gruppo Enav che registra un EBITDA di 222,4 milioni (210,8 nel 2020), con un incremento del 5,5 per cento rispetto all'esercizio precedente.

L'EBIT registra un valore pari a 98 milioni (71 milioni nel 2020) in incremento del 38,2 per cento rispetto all'esercizio precedente per minori ammortamenti e svalutazioni.

Il risultato di esercizio consolidato, a seguito delle dinamiche sopra rappresentate, si attesta a un valore positivo di 78 milioni, in incremento del 44,6 per cento rispetto al 2020, anno in cui si attestava a 54 milioni, registrando un decremento del 54,4 per cento rispetto all'esercizio 2019 per gli effetti conseguenti alla pandemia da Covid-19.

Dati patrimoniali e finanziari

Tabella 23 - Stato patrimoniale riclassificato consolidato

(valori in migliaia)

	2020	2021	Variazioni ass.	Variazioni percentuali
Attività materiali	922.623	879.281	(43.342)	-4,7
Attività per diritti d'uso	6.910	5.434	(1.476)	-21,4
Attività immateriali	175.629	176.193	564	0,3
Partecipazioni in altre imprese	50.122	47.253	(2.869)	-5,7
Crediti commerciali e debiti comm.li non correnti	385.971	687.253	301.282	78,1
Altre attività e passività non correnti	(139.434)	(161.721)	(22.287)	16,0
Capitale immobilizzato netto	1.401.821	1.633.693	231.872	16,5
Rimanenze di magazzino	61.561	61.519	(42)	-0,1
Crediti commerciali	136.582	177.161	40.579	29,7
Debiti commerciali	(149.812)	(116.425)	33.387	-22,3
Altre attività e passività correnti	(88.119)	(74.585)	13.534	-15,4
Attività destinate alla dismissione al netto delle relative passività	1.427	0	(1.427)	-100,0
Capitale di esercizio netto	(38.361)	47.670	86.031	-224,3
Capitale investito lordo	1.363.460	1.681.363	317.903	23,3
Fondo benefici ai dipendenti	(49.943)	(47.896)	2.047	-4,1
Fondi per rischi ed oneri	(3.341)	(13.914)	(10.573)	316,5
Attività/ (Passività) per imposte anticipate/differite	20.419	27.057	6.638	32,5
Capitale investito netto	1.330.595	1.646.610	316.015	23,7
Patrimonio netto	1.085.467	1.163.081	77.614	7,2
Indebitamento Posizione finanziario netto	245.128	483.529	238.401	97,3
Copertura del capitale investito netto	1.330.595	1.646.610	316.015	23,7

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

Nel 2021 lo stato patrimoniale riclassificato mostra un incremento, rispetto al 31 dicembre 2020, del *capitale investito netto* di 316 milioni rispetto alla fine dell'esercizio precedente, attestandosi a 1.646,6 milioni (1.330,6 milioni nel 2020) a seguito principalmente dei seguenti fattori.

Il *Capitale immobilizzato netto* di Gruppo si attesta a 1.633,7 milioni di euro, in incremento netto di 231,9 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, principalmente per: i) il decremento delle attività materiali per 43,3 milioni di euro a seguito della rilevazione di ammortamenti superiori

rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; ii) il minor valore delle partecipazioni in altre imprese per 2,9 milioni di euro dovuto all'adeguamento del valore della partecipazione in *Aireon* al *fair value*, risultato negativo a fine 2021, e alla variazione del tasso di cambio dollaro/euro; iii) l'incremento dei crediti commerciali non correnti per 301,3 milioni di euro per l'iscrizione dei crediti per *balance* emersi nel 2021, al netto della componente finanziaria, che verranno recuperati a partire dall'esercizio 2023 in cinque anni; iv) la variazione negativa delle altre attività e passività non correnti per la riduzione delle attività a seguito dell'incasso parziale e successiva cessione del credito tributario richiesto a rimborso negli esercizi precedenti per un importo, in quota capitale, pari a 23,1 milioni di euro.

Il *capitale di esercizio netto* si attesta a positivi 47,7 milioni di euro, in incremento di 86 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020, in cui si attestava a negativi 38,4 milioni di euro. Le principali variazioni hanno riguardato: i) l'incremento dei crediti commerciali per 40,6 milioni di euro riferito: al maggior credito verso Eurocontrol per 39,8 milioni di euro a seguito del maggior fatturato non scaduto riferito ai mesi di volato di novembre e dicembre, rispetto al 2020, e per l'incasso del credito riferito ai mesi di volato di marzo, aprile e maggio del 2020 oggetto di differimento nel pagamento concesso alle compagnie aeree; ii) il decremento dei debiti commerciali per 33,4 milioni di euro connesso alla riduzione dei debiti per *balance* imputati a conto economico in quanto inseriti in tariffa nel 2021; iii) la variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto complessivo di minor debito per 13,5 milioni di euro dovuto all'incasso del credito finanziario vantato verso Vitrociset, giunto a scadenza a fine 2021, e al pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze per la quota di competenza degli incassi dei crediti di rotta riferiti al 2019 per complessivi 65,4 milioni di euro.

Nella determinazione del *capitale investito netto* incide anche il Fondo benefici ai dipendenti per negativi 47,9 milioni, in decremento di 2 milioni di euro; i fondi per rischi ed oneri per 13,9 milioni, in incremento di 10,6 milioni di euro per la rilevazione degli oneri connessi alla misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dall'art.4, commi 1-7 *ter*, della legge 26 giugno 2012, n. 92 (denominata "*Isopensione*"), attivata a valle dell'accordo sottoscritto con il sindacato dei dirigenti in data 7 dicembre 2021.

Il *patrimonio netto* si attesta a 1.163,1 milioni di euro e registra un incremento netto di 77,6 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020 (1.085,5 milioni). Tale variazione si riferisce

all'incremento della riserva di conversione in euro dei bilanci delle società controllate estere per 4,9 milioni di euro, della riserva negativa iscritta per l'adeguamento al *fair value* della partecipazione in *Aireon* per 5,5 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale e dal risultato di esercizio consolidato del 2021 pari a 78 milioni di euro.

L'*indebitamento finanziario netto* presenta un saldo di 483,5 milioni di euro in peggioramento, rispetto al 31 dicembre 2020, di 238,4 milioni di euro, come rappresentato nella seguente tabella.

Tabella 24 - Posizione finanziaria netta consolidata

(valori in migliaia)

	2020	2021	Variazioni ass.	Variazioni percentuali
Liquidità	316.044	225.310	(90.734)	-28,7
Crediti finanziari correnti	0	70	70	100,0
Indebitamento finanziario corrente	(65.382)	(250.325)	(184.943)	282,9
Indebitamento finanziario corrente per <i>lease</i> ex IFRS 16	(2.134)	(1.907)	227	-10,6
Posizione finanziaria corrente netta	248.528	(26.852)	(275.380)	-110,8
Crediti finanziari non correnti	0	83	83	100,0
Indebitamento finanziario non corrente	(480.081)	(411.428)	68.653	-14,3
Indebitamento finanziario non corrente per <i>lease</i> ex IFRS 16	(5.069)	(3.771)	1.298	-25,6
Debiti commerciali non correnti	(8.506)	(41.561)	(33.055)	388,6
Indebitamento finanziario non corrente	(493.656)	(456.677)	36.979	-7,5
Posizione finanziaria netta	(245.128)	(483.529)	(238.401)	97,3

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

Tale dato recepisce gli orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del regolamento sul prospetto emanati da ESMA (*European Securities & Markets Authority*) in data 4 marzo 2021, recepiti da CONSOB con richiamo di attenzione n. 5/21 del 29 aprile 2021 ed in vigore dal 5 maggio 2021.

Al 31 dicembre 2021 la variazione negativa dell'indebitamento finanziario netto per 238,4 milioni riflette sia l'effetto del flusso di cassa negativo, legato alla riduzione degli incassi delle attività da *core business* della Capogruppo, pur in presenza di una ripresa delle attività di controllo del traffico aereo rispetto al 2020, sia i maggiori debiti commerciali non correnti riferiti principalmente ai *balance* rilevati nel 2021 (a fine esercizio 2021 le disponibilità liquide si sono ridotte da 316.044 mln a 225.310 mln, con la variazione negativa di 90.734 milioni). Su tale andamento influisce inoltre il pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze per 65,4 milioni di euro, il pagamento all'Aeronautica militare italiana e

all'ENAC della quota degli incassi dei crediti di terminale di competenza per complessivi 14,7 milioni di euro, effetti parzialmente compensati dall'incasso del credito per la maggiore imposta IRES versata negli anni 2007/2011 per complessivi 27,2 milioni di euro, per l'incasso del credito verso la Vitrociset e per i progetti finanziati sia in ambito PON Infrastrutture e Trasporti che in ambito CEF e Sesar.

Si evidenzia, inoltre, che il Gruppo dispone di linee di credito non utilizzate al 31 dicembre 2021, per un ammontare pari a 294 milioni di euro.

4.3 Il ruolo dell'Enav nel Piano nazionale di ripresa e resilienza

Sin dalla dichiarazione dello stato di pandemia effettuata l'11 marzo 2020 dall'Organizzazione mondiale della sanità, è sorta l'esigenza di una reazione urgente e coordinata sia a livello di Unione europea che nazionale, per far fronte alle conseguenze economiche e sociali nonché agli effetti asimmetrici per gli Stati membri.

Con il Regolamento 2020/2094 del Consiglio del 14 dicembre 2020 è stato, quindi, previsto e istituito lo strumento dell'Unione europea a sostegno della ripresa dell'economia dopo la crisi Covid-19. Successivamente, il Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, nell'intento di rafforzare il quadro vigente in materia di sostegno agli Stati membri, ha istituito un dispositivo per la ripresa e la resilienza ("dispositivo"), per fornire un sostegno finanziario efficace e significativo volto ad accelerare l'attuazione di riforme sostenibili e degli investimenti pubblici correlati negli Stati membri, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101, e il correlato d.l. 31 maggio 2021, n. 77 recante "*Governance* del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure", convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

Il 13 luglio 2021, l'ECOFIN (Consiglio dell'economia e finanza dell'EU) ha approvato in via definitiva il Piano nazionale di rilancio e resilienza (PNRR) che prevede, alla Missione 3 (infrastrutture per mobilità sostenibile), Componente 2 (intermodalità e logistica integrata), l'investimento 2.2: Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali, con una dotazione finanziaria di 110 milioni di euro e l'approvazione di nove progetti implementativi del Gruppo. A seguito di tale approvazione, nel mese di novembre 2021 sono state sottoscritte quattro Convenzioni di concessione del finanziamento e degli obblighi relativi alle fasi di attuazione degli interventi

pubblici, tra le quattro maggiori Società del Gruppo Enav e l'Amministrazione Centrale titolare di intervento, individuata nel Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e rappresentata, in ragione delle competenze istituzionali e tenuto conto del settore di riferimento e della natura dell'intervento, dalla Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari.

I progetti finanziati al 31 dicembre 2022 sono cinque, per un importo di 73,1 milioni di euro corrispondente al 96 per cento del finanziamento complessivo. Le somme contabilizzate sono pari a 27,1 milioni e sono state tutte anticipate da Enav su risorse proprie. Sono stati effettuati pagamenti per 24,6 milioni.

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Enav S.p.A. (Ente nazionale per l'assistenza al volo), 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 controllata *Techno Sky S.p.A.* 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.

Il sistema di *governance* societaria adottato è quello tradizionale, secondo il quale vengono attribuite la gestione strategica e operativa della società al Consiglio di amministrazione e la funzione di vigilanza al Collegio sindacale. Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di amministrazione ha nominato un Amministratore delegato, al quale spettano tutti i poteri per l'ordinaria e straordinaria amministrazione della Società, riservando alla propria esclusiva competenza la decisione su alcune materie. I compensi fissi degli organi si confermano in linea con gli anni precedenti: per il Presidente euro 150.000 annui lordi e per l'Amministratore delegato euro 440.000 annui lordi (su entrambi incidono poi i compensi variabili legati alla *performance*). Anche per il Collegio dei sindaci, l'Assemblea nel 2020 ha fissato il relativo compenso, in continuità con quello precedente, nella misura di euro 40.000 annui lordi per il Presidente ed euro 25.000 annui lordi per ciascun Sindaco effettivo.

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, nonostante il ridotto volume di attività, anche per il 2021, la positiva gestione operativa di Enav.

L'esercizio in esame è stato comunque condizionato, specie nella prima parte dell'anno, dalla persistenza degli effetti correlati alla pandemia da Covid-19 e dalle conseguenti restrizioni alla libera circolazione imposte dagli Stati; l'attività del controllo del traffico aereo ha visto un graduale recupero dei volumi di traffico gestito, specialmente a partire dal secondo semestre dell'anno, rispetto ai livelli minimi registrati nel corso del 2020. A seguito di tale andamento altalenante, i valori complessivi delle unità di servizio di rotta nel 2021 per l'Italia, pur rilevando un incremento complessivo del 44,9 per cento, con un primo semestre in riduzione

del 16,6 per cento e un secondo semestre in crescita del 100 per cento, sono risultati inferiori ai livelli conseguiti nel 2019 (-42,4 per cento di Unità di servizio - UdS), ultimo anno di riferimento “pre-pandemico”. Tale situazione, tuttavia, è risultata comune a tutti i maggiori Stati di riferimento europei.

La ripresa delle attività operative incide sulla componente variabile del costo del personale, che registra un aumento, passando da 18,35 milioni nel 2020 a 22,17 milioni nel 2021, principalmente a seguito dell’incremento della spesa correlata allo straordinario operativo (+2,19 milioni) e al lavoro festivo del personale operativo (+1,26 milioni).

La Commissione europea ha adottato con il Regolamento UE 2020/1627 del 3 novembre 2020 misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (anni 2020 – 2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione nel Cielo unico europeo, introducendo alcune norme che derogano in parte il Regolamento UE 2019/317 riferito a tale periodo. Il nuovo Regolamento ha introdotto, in particolare, delle disposizioni specifiche in relazione agli anni 2020 e 2021, che vengono considerati come un unico periodo, superando di fatto il classico meccanismo di calcolo del *balance* fondato sul rischio del traffico.

Sotto il profilo economico-finanziario si rileva che l’esercizio al 31 dicembre 2021 di Enav chiude con un utile di 61,6 milioni, in incremento di 18,3 milioni rispetto all’esercizio precedente (43,3 milioni). Su tale risultato positivo hanno inciso in particolare i ricavi complessivi, che sono passati da 752,1 milioni a 817,2 milioni, in aumento di 65,1 milioni rispetto al 2020 (+ 8,7 per cento), principalmente per l’incremento del 45,1 per cento della voce ricavi da attività operativa correlata all’aumento dei ricavi da *core business*, registrati nell’esercizio 2021.

I ricavi da attività operativa, si attestano a 477,8 milioni, registrando un incremento rispetto all’esercizio precedente del 45 per cento (329,4 milioni nel 2020). Tale risultato è legato principalmente all’incremento dei ricavi di rotta commerciale per le maggiori unità di servizio gestite nell’esercizio di tutte e tre le tipologie di traffico aereo (nazionale, internazionale e sorvolo), pari a + 46,2 per cento rispetto al 2020 (da 233,1 milioni a 324 milioni). In aumento anche i ricavi di terminale che ammontano a 136,3 (+ 66,4 per cento rispetto al 2020).

I ricavi da mercato non regolamentato si attestano a 6,4 milioni e registrano un incremento rispetto all’esercizio precedente (4,1 milioni) del 56 per cento; questi riguardano, principalmente, la maggiore erogazione di attività di consulenza aeronautica e di

radioassistenza, anche nei confronti del mercato estero.

I costi operativi si attestano a complessivi 617 milioni (570 milioni nel 2020) e registrano un incremento del 8,2 per cento rispetto all'esercizio 2020. In particolare, aumentano i costi del personale sostanziosi in 437,1 milioni (+ 8,9 per cento rispetto al 2020, pari a 401,4 milioni), e gli altri costi operativi ammontanti a 188,7 milioni (+5,8 per cento rispetto al 2020, pari a 178,3 milioni).

Il patrimonio netto si attesta a 1.136,1 milioni e registra un incremento netto di 62,2 milioni, rispetto al 31 dicembre 2020 (1.073,9 milioni); la variazione positiva di 41,1 milioni si riferisce principalmente al risultato di esercizio 2020, destinato dall'Assemblea degli azionisti nella voce "utili/(perdite)portate a nuovo".

Le disponibilità liquide si sono ridotte da 292,9 a 195,1 mln, con la variazione di circa 97,8 mln. Il risultato netto d'esercizio di Gruppo, in linea con quello della Capogruppo, si attesta a un valore positivo di 78,03 milioni, in incremento del 44,6 per cento, rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 54 milioni.

Il patrimonio netto consolidato si attesta a 1.163 milioni di euro e registra un incremento netto di 77,6 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020 (1.085,5 milioni). Tale variazione si riferisce principalmente alla voce "Utili/(Perdite) portati a nuovo", che accoglie i risultati dei precedenti esercizi derivanti dalle società rientranti nell'area di consolidamento e dalle rettifiche operate a livello di consolidato, e registra una variazione positiva di 52 milioni, riferibile principalmente alla destinazione del risultato del 2020 in tale voce.

A fine esercizio 2021 le disponibilità liquide del Gruppo si sono ridotte da 316.044 mln a 225.310 mln, con la variazione negativa di 90.734 mln.

Rispetto all'esercizio precedente l'area di consolidamento al 31 dicembre 2021 ha subito una modifica per l'uscita della società non operativa *Enav Espana Control Aereo S.L.U.*, a far data dal 1° marzo 2021, e per la chiusura definitiva delle attività di liquidazione del Consorzio Sicta in liquidazione, come da delibera assembleare del 25 febbraio 2021.

Si segnala che il 13 luglio 2021, l'ECOFIN (Consiglio dell'economia e finanza dell'EU) ha approvato in via definitiva il Piano nazionale di rilancio e resilienza (PNRR) italiano che prevede, alla Missione 3 - Componente 2-, l'investimento 2.2: 2 "Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali", con una dotazione finanziaria di 110 milioni di euro e l'approvazione di 9 progetti implementativi del Gruppo.

Nel mese di novembre 2021 sono state sottoscritte quattro Convenzioni di concessione del finanziamento e degli obblighi relativi alle fasi di attuazione degli interventi pubblici. Al 31 dicembre 2022 sono stati raggiunti gli obiettivi in scadenza correlati a cinque di detti progetti in corso di realizzazione, finanziati per un importo di 73,1 milioni di euro corrispondente al 96 per cento del finanziamento complessivo. Sono stati effettuati pagamenti per 24,6 milioni.

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 Level
FSS	Flight Service Station – Stazione del servizio informazioni volo
GAT	General Air Traffic
GATE TO GATE	Da cancello di partenza a cancello di arrivo
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 Negoziate Singole
PPN	Piano di Performance Nazionale
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RADAR	Radio Detecting and Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimuth rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo
RADAR SECONDARIO	Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta
RDP	Radar Data Processing
RF	Radio frequenze
RIMS	Ranging Integrity Monitoring Stations
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – navigazione d’area
RTO	Registro tecnico operativo
SATCAS	Standard Air Traffic Control Automation System
SES	Single european Sky
SESAR	Single european Sky ATM Research
SESAR JU	Sesar Joint Undertaking
SICTA	Sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo
STN	Sistema di Telegestione Nazionale
SW	Software
T/B/T/	Terra/Bordo/Terra
TFR	Trattamento di fine rapporto

TMA	Terminal Control Area – Area terminale di controllo
TWR	Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d’aeroporto
UCM	Unified Change Management
UDS	Unità di servizio
UE	Unione europea
UIR	Upper Information region
UO	Unità Operativa
VHF	Very High Frequency
VOR VHF	Omnidirectional radio range – Radiosentiero Omnidirezionale in VHF
VPN	Virtual Private network

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

