



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Determinazione e relazione sul risultato del
controllo eseguito sulla gestione finanziaria
dell'ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO
(Enav s.p.a.)

| 2014 |

Determinazione del 4 dicembre 2015, n. 119



Corte dei Conti

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

**Determinazione e relazione sul risultato del controllo
eseguito sulla gestione finanziaria
dell'ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO
(Enav s.p.a.)
per l'esercizio 2014**

Relatore: Presidente Angelo Buscema

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati

la dott.ssa Daniela Redaelli.



La

Corte dei Conti

in

Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza del 4 dicembre 2015;

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

vista la legge 21 marzo 1958, n.259;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 24 marzo 1981 con il quale l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (Aaavtag) è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

vista la legge 21 dicembre 1996 n. 665 con la quale detta azienda è stata trasformata in ente di diritto pubblico economico denominato Ente nazionale di assistenza al volo (Enav);

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

visto il bilancio dell'ente suddetto, relativo all'esercizio finanziario 2014, nonché le annesse relazioni del presidente e del collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Angelo Buscema e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Enav s.p.a. per l'esercizio 2014;

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa all'esercizio 2014 è risultato che:

- il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2014 è il primo bilancio redatto in conformità ai principi contabili internazionali IAS/IFRS;



Corte dei Conti

-l'esercizio al 31 dicembre 2014 di Enav s.p.a. si è chiuso con un utile pari a 38,8 ml, in diminuzione di 12,3 milioni rispetto all'anno 2013 che ha chiuso con un utile pari a 51,2 ml, per l'effetto combinato dell'aumento dei costi e della diminuzione dei ricavi. Tale risultato è in stretta correlazione con il bilancio consolidato che chiude con utile di 40 ml in diminuzione rispetto ai 49,5 ml dell'esercizio precedente;

- i ricavi complessivi hanno registrato una diminuzione di 8,4 ml rispetto al 2013 (da 852,5 ml del 2013 a 844,1 ml) a causa principalmente della voce *balance* negativa per circa 16 milioni, nonostante l'incremento del 4,1 per cento dei ricavi operativi;

- i costi operativi sono aumentati di 9,9 ml (da 602,8 ml del 2013 a 612,6 ml), soprattutto a causa dell'aumento della voce "personale" per 6,4 ml e "costi per servizi" per 3,5 ml (in particolare per manutenzione legata agli aeroporti e prestazioni professionali);

- il patrimonio netto si attesta a 1.283,6 ml registrando un decremento netto di 11,1 ml rispetto al 2013 (1.294,8 ml) principalmente a seguito del pagamento del dividendo per 31,5 ml, dell'imputazione a fondo stabilizzazione tariffe per 16,5 ml e dell'incidenza negativa della riserva per benefici ai dipendenti per 3,8 ml;

- il capitale investito netto ha avuto un incremento di 22,3 ml rispetto alla fine dell'esercizio precedente (1.374,9 ml) attestandosi a 1.397,2 ml, per le variazioni intervenute sia nel capitale immobilizzato (in particolare un aumento di 28 ml legata alla voce "partecipazioni") sia nel capitale di esercizio (riduzione dei crediti commerciali e altro);

- la posizione finanziaria netta si attesta ad un valore negativo di 113,6 ml, in incremento di 33,4 ml rispetto all'esercizio precedente principalmente a causa di un finanziamento acceso nel mese di dicembre per 100 ml per supportare il Piano Investimenti della società, che incide sull'incremento dell'indebitamento finanziario non corrente per 54,9 ml;



Corte dei Conti

- in data 13 aprile 2015, l'Assemblea degli azionisti ha deliberato la riduzione volontaria del capitale sociale, ai sensi dell'art 2445 del codice civile, per l'importo di 180 ml. Tale operazione è stata considerata propedeutica al più ampio processo di privatizzazione, che è attualmente in atto, cui è seguita l'emissione di un prestito obbligazionario (*Bond*) per complessivi 180 ml.

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del bilancio - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P . Q . M .

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2014 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - dell'Ente nazionale di assistenza al volo (Enav s.p.a.), l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ente stesso.

ESTENSORE

Angelo Buscema

PRESIDENTE

Luigi Gallucci

Depositata in segreteria il 9 dicembre 2015

SOMMARIO

PREMESSA.....	10
1. La società e i rapporti istituzionali.....	11
1.1. La <i>governance</i> societaria	11
1.2. L'organizzazione aziendale	15
1.2.1. Techno Sky s.r.l.....	16
1.2.2. Consorzio Sicta	17
1.2.3. Enav Asia Pacific.....	17
1.2.4. Enav North Atlantic	17
1.3. Le certificazioni Enav	18
1.4. Il rapporto Stato - Enav	19
1.4.1. I contratti di programma e di servizio	19
1.5. Il piano industriale 2012-2016	20
1.6. L'immagine e la comunicazione societaria	21
1.6.1. <i>Brand Development</i> (Sviluppo immagine aziendale).....	21
1.6.2. La Comunicazione	22
2. L'attività di gestione	23
2.1. La sicurezza: attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea.	23
2.1.1. La sicurezza operativa (i.e. <i>Safety</i>)	23
2.1.2. La qualità dei servizi di navigazione aerea	26
2.1.3. Previsioni sul traffico aereo assistito e sulla qualità dei servizi di navigazione aerea	27
2.2. Le Tariffe	30
2.2.1. Tariffe di rotta e di terminale	30
2.3. La normativa comunitaria e il piano di performance	31
2.3.1. Il piano di performance nazionale e gli obiettivi	31
2.3.2. Gli effetti della performance economica sul risultato della gestione	32
2.4. Le attività internazionali	33
2.4.1. Il quadro di riferimento.....	34
2.4.2. Il Fab Blue Med	35
2.4.3. Il Programma SESAR.....	36
2.4.4. Il Gruppo A6	37
2.4.5. Coflight.....	37
2.4.6. 4-flight.....	38

2.4.7. Aireon.....	38
2.5. Gli investimenti	39
2.6. Le risorse umane, le relazioni industriali, la formazione, il contenzioso del lavoro e la privacy	44
2.6.1. Evoluzione della consistenza del personale.....	44
2.6.2. Il costo del personale	47
2.6.3. Le relazioni industriali.....	49
2.6.4. Il contenzioso del lavoro, la privacy, la trasparenza e la formazione.....	51
2.7. L'attività negoziale	53
2.7.1. L'Attività negoziale e le procedure di aggiudicazione.....	53
2.7.2. Le attività commerciali della società	56
2.8. Il contenzioso	58
2.9. Il sistema dei controlli	60
2.9.1. I controlli ex d.lgs. 231/2001.....	60
2.9.2. L'Internal auditing.....	62
2.9.3. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari	64
2.9.4. Il controllo di gestione e la contabilità analitica.....	66
2.10. L'attività delle controllate: sintesi dei principali dati economico-patrimoniali	67
2.10.1. Techno Sky s.r.l.	67
2.10.2. Il Consorzio SICTA.....	71
2.10.3. Enav Asia Pacific	73
3. La gestione finanziaria 2014.....	74
3.1. Principali risultati economici, patrimoniali e finanziari di Enav	75
3.2. Il bilancio del gruppo Enav	84
4. Iniziative di privatizzazione.....	91
5. Considerazioni conclusive.....	94

Acronimi e glossario

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Consistenza del personale.....	45
Tabella 2 - Organico per funzione e categoria professionale al 31 dicembre 2014.....	46
Tabella 3 - Costo del personale	47
Tabella 4 - Dati in percentuale relativi all'intera area negoziale.....	55
Tabella 5 - Conto economico riclassificato Techno Sky	69
Tabella 6 - Stato patrimoniale riclassificato Techno Sky	70
Tabella 7 - Stato patrimoniale.....	75
Tabella 8 - Conto economico.....	77
Tabella 9 - Rendiconto finanziario	78
Tabella 10 - Conto economico riclassificato.....	79
Tabella 11 - Stato patrimoniale riclassificato.....	81
Tabella 12 - Posizione finanziaria netta.....	83
Tabella 13 - Stato patrimoniale consolidato.....	84
Tabella 14 - Conto economico consolidato	86
Tabella 15 - Rendiconto finanziario consolidato	87
Tabella 16 - Conto economico riclassificato consolidato	88
Tabella 17 - Stato patrimoniale riclassificato consolidato	89
Tabella 18 - Posizione finanziaria netta consolidata	90

PREMESSA

Nella precedente relazione (Atti parlamentari, XVII Legislatura, Doc XV n. 230) la Corte, nel riferire al Parlamento sul risultato del controllo, eseguito a norma dell'art. 7 e con le modalità dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha esaminato i risultati della gestione di Enav per l'anno 2013. Nella presente relazione la Corte riferisce sull'attività svolta dalla società relativamente all'esercizio 2014 aggiornando sui fatti di rilievo fino al 2015.

1. La società e i rapporti istituzionali

1.1. La *governance* societaria

Enav è la società per azioni interamente partecipata dallo Stato, non quotata, che espleta i servizi della navigazione aerea per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione.

Il Ministro dell'economia e delle finanze esercita i diritti dell'azionista pubblico, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che è anche il Ministro vigilante per il settore dell'aviazione civile.

La Società è altresì soggetta alla vigilanza dell'Ente nazionale aviazione civile (Enac), e cioè dell'Autorità Nazionale di Vigilanza, regolazione tecnica, certificazione e controllo nei settori della fornitura dei servizi di controllo del traffico aereo e dell'intera aviazione civile, ai sensi della regolamentazione comunitaria sul Cielo Unico Europeo e degli articoli 687 e seguenti del Codice italiano della Navigazione.

Lo statuto di Enav, già adeguato alle disposizioni di cui all'art. 3 della legge 24 dicembre 2007 n. 244 (Legge finanziaria 2008), come modificato dall'art. 71 dalla legge 18 giugno 2009 n. 69 e dall'art. 19 del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78 convertito in legge 3 agosto 2009, n. 102, è stato successivamente modificato dall'Assemblea tenutasi il 22 novembre 2011 con l'introduzione della carica dell'Amministratore Unico in alternativa all'organo amministrativo collegiale.

In data 16 maggio 2013 l'Assemblea straordinaria ha poi modificato lo statuto adeguandolo alle norme introdotte con il D.P.R. 30 novembre 2012, n.251 in materia di equilibrio tra i generi negli organi di amministrazione e di controllo nelle società controllate dalle pubbliche amministrazioni e, successivamente, l'Assemblea del 5 agosto 2014 ha deliberato le modifiche statutarie in materia di requisiti di eleggibilità e ipotesi di decadenza ai sensi della direttiva emanata dal Ministro dell'economia e delle finanze in data 24 giugno 2013 in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche di remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Da ultimo, in data 21 luglio 2015 è divenuta efficace la delibera dell'Assemblea del 13 aprile 2015 che ha modificato lo statuto a seguito della riduzione volontaria del capitale sociale ai sensi dell'art. 2445 c.c. per l'importo di euro 180.000.000.

Il sistema di *governance* societaria adottato è, allo stato, quello tradizionale con la previsione statutaria di un Amministratore Unico ovvero di un Consiglio di Amministrazione, composto da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri, che si riunisce di regola ogni mese.

L'Amministratore Unico nominato dall'Assemblea tenutasi in data 22 dicembre 2011, è rimasto in carica fino all'Assemblea del 19 settembre 2014 che ha nominato per il triennio 2014/2016 un Consiglio di Amministrazione composto da tre membri.

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

In data 30 giugno 2015, e quindi dopo 9 mesi, l'Assemblea ha infine ampliato la compagine consiliare con due Consiglieri, uno nominato in qualità di Presidente e l'altro designato per la carica di Amministratore Delegato.

In data 7 luglio 2015, il Consiglio di Amministrazione ha definito i poteri dell'Amministratore, riservando a sé tra l'altro la competenza in ordine alle scelte di ordine strategico e programmatico, all'approvazione dei contratti di programma e di servizio con la Pubblica Amministrazione, alle operazioni societarie di carattere straordinario ed alla conclusione di atti di particolare valenza economica e finanziaria. All'Amministratore Delegato sono stati, invece, conferiti ampi poteri per l'amministrazione della società, compresa la legale rappresentanza, esclusi soltanto quelli riservati dalla legge e dallo statuto al presidente e quelli riservati dal Consiglio stesso alla propria competenza.

Infine, il Consiglio di Amministrazione del 20 luglio 2015, previa specifica autorizzazione dell'Assemblea, ha attribuito al Presidente deleghe operative in materia di coordinamento delle attività di audit nonché, in raccordo con l'Amministratore Delegato, di relazioni istituzionali nazionali ed internazionali.

L'emolumento complessivo a suo tempo deliberato dall'Assemblea per l'Amministratore Unico - quantificato nella misura massima dell'emolumento a suo tempo stabilita a favore del precedente Amministratore Delegato dall'Assemblea e dal Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2389, commi 1 e 3 del codice civile, ridotta del 5 per cento e, pertanto, pari a complessivi euro 454.812 - è stato riconosciuto allo stesso Amministratore Unico fino alla data del 31 marzo 2014. Successivamente, tenuto conto della normativa vigente, l'Assemblea del 19 settembre 2014 ha determinato l'emolumento dell'Amministratore Unico in euro 249.000,00 annui lordi *pro rata temporis* dal 1° al 30 aprile 2014 e in euro 192.000,00 annui lordi *pro rata temporis* dal 1° maggio 2014 alla data dell'Assemblea.

Il compenso dei membri del Consiglio di Amministrazione è stato fissato in euro 33.700,00 annui lordi per il Presidente e in euro 16.800,00 annui lordi per i Consiglieri.

Il compenso da corrispondere all'Amministratore Delegato ai sensi dell'art. 2389, 3° comma c.c. è stato determinato in 192.000 euro annui al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali, compresi eventuali benefici non monetari suscettibili di valutazione economica.

La società ha altresì un Direttore Generale, nominato il 1 dicembre 2012, che presidia la realizzazione dei progetti di investimento, in coerenza con quanto definito dal Piano Investimenti, supervisionandone tutte le fasi, compresa la realizzazione da parte dei fornitori, della Controllata Techno Sky e del Consorzio Sicta.

Al Direttore Generale è stato attribuito il governo dei processi operativi di erogazione dei servizi di navigazione aerea e il governo del ciclo degli investimenti aziendali, in coerenza con la domanda di traffico e la pianificazione ATM internazionale. In particolare, il Direttore Generale sovrintende e coordina l'attività operativa di erogazione dei servizi della navigazione aerea e sovrintende alla continuità operativa, all'affidabilità e all'efficienza dei sistemi e degli apparati impiegati nell'erogazione dei suddetti servizi e delle relative infrastrutture, anche avvalendosi dell'operato della controllata Techno Sky.

Il Direttore Generale è responsabile della *Safety* e della *Security*, relativamente alla sicurezza del volo e alla protezione dei siti.

Per quanto riguarda l'organo di controllo, l'Assemblea dell'11 giugno 2013 ha nominato il nuovo Collegio Sindacale per il triennio 2013-2015, fissandone i compensi annui lordi in 27.000 euro per il Presidente ed in 18.000 euro per ciascuno dei sindaci effettivi, tenuto conto dell'applicazione della riduzione del 10 per cento, come previsto dall'art. 6, comma 6, del d.l. 31.5.2010 n. 78.

A seguito delle dimissioni rassegnate dai due sindaci effettivi all'inizio del mese di luglio 2015, l'Assemblea del 20 luglio 2015 ha nominato due nuovi componenti effettivi fino all'approvazione del bilancio 2015.

Non sono previsti gettoni di presenza o compensi di alcun genere per il magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ai sensi dell'art. 12 della legge 259/58.

Per le finalità di supporto alle attività di valutazione e deliberazione del Consiglio di Amministrazione di Enav opera un Comitato remunerazioni (presieduto da un consigliere di amministrazione di diretta espressione del Ministero dell'economia e delle finanze), con il compito di formulare proposte al Consiglio per la determinazione della retribuzione da riconoscersi agli amministratori con deleghe della Società ai sensi dell'art. 2389 c.c. e in coerenza con la vigente disciplina normativa; il predetto Comitato può inoltre svolgere funzioni consultive, su richiesta dell'Amministratore Delegato, quanto alla politica generale di remunerazione e di incentivazione del *top management* aziendale.

Per quanto concerne le altre strutture di controllo, in data 20 dicembre 2012 l'Amministratore Unico ha nominato l'Organismo di Vigilanza, con durata triennale a decorrere dalla nomina, a composizione collegiale mista. L'Organismo di Vigilanza è costituito da due professionisti esterni, di cui uno con funzioni di Presidente, e dal responsabile della funzione Affari Legali e Societari in qualità di membro interno. L'organo amministrativo ha altresì determinato i compensi lordi annui di competenza dei componenti l'Organismo, confermando i precedenti importi pari a 25.000 Euro per il Presidente e 20.000 Euro per il membro esterno, mentre al componente interno non è dovuto alcun compenso ulteriore rispetto a quanto già spettante in virtù del rapporto di lavoro dirigenziale con la Società.

Ai sensi dell'art. 18 bis dello Statuto sociale, Enav ha un Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, individuato nella persona del dirigente responsabile della funzione Amministrazione.

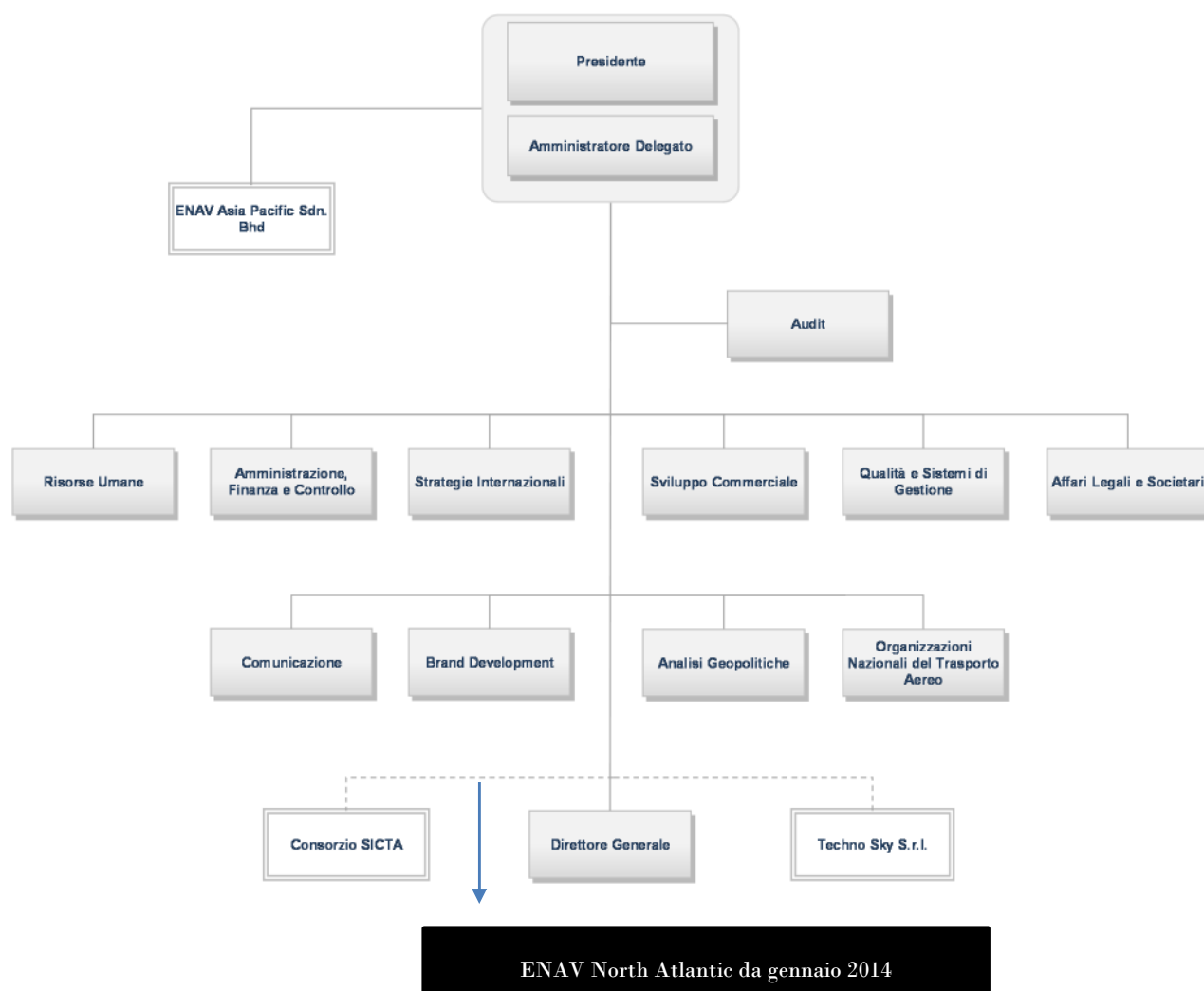
Il controllo contabile della società è poi affidato ad una società di revisione legale (iscritta nel registro unico istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'art. 2 del d.lgs. n. 39/2010), selezionata a mezzo di procedura ad evidenza pubblica e nominata per il triennio 2013-2015 dall'Assemblea del 16 maggio 2013, su proposta motivata del Collegio Sindacale. Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione legale e di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 *sexies*, comma 7 bis della legge n. 248/2005.

1.2. L'organizzazione aziendale

Gli interventi organizzativi più significativi attuati nel corso del 2014 e nei primi mesi del 2015 hanno riguardato:

- la riorganizzazione dell'Area Operativa (rinominata il 31 marzo 2014 in “Direzione Servizi Navigazione Aerea”) attraverso anche la riclassificazione dei centri aeroportuali in sei tipologie distinte e il loro accentramento a diretto riporto della funzione Operazioni di Aeroporto;
- l'istituzione di un presidio per il progetto di “Razionalizzazione dei servizi per gli aeroporti a basso traffico”, in linea con i principi di efficienza richiesti dall'adozione del *Performance Plan*;
- l'istituzione, a seguito dell'acquisizione dei servizi di navigazione aerea dall'Aeronautica Militare Italiana, dei Centri Aeroportuali “Ciampino” (giugno 2014) e “Treviso” (luglio 2015), entrambi classificati di tipologia “D”;
- la riorganizzazione, in ottica di efficienza organizzativa, della funzione Affari Legali in cui sono confluite le competenze della funzione Affari Societari;
- la riorganizzazione della funzione Meteorologia, al fine di migliorare il presidio delle attività di pianificazione, monitoraggio e gestione operativa dei servizi meteo;
- l'istituzione, nell'ambito della funzione Program Management Office dell'Area Tecnica, del settore Supporto Gestione Progetti con il compito di supportare il Responsabile nella gestione dei progetti d'investimento di competenza;
- la riorganizzazione della funzione Logistica e Servizi di Supporto, al fine di garantire un miglior presidio dei processi logistici e di supporto al funzionamento delle Sedi aziendali;
- la riorganizzazione della funzione Sistemi Informativi Operativi, al fine di garantire un presidio integrato dell'infrastruttura tecnologica hardware e software di supporto alla fornitura dei servizi della navigazione aerea.
- la soppressione della funzione Finanziamenti Pubblici, le cui attività sono confluite nel nuovo settore “Gestione Finanziamenti Pubblici”, posto alle dirette dipendenze della funzione Pianificazione e Controllo.

Organigramma di Enav s.p.a. a luglio 2015



1.2.1. Techno Sky s.r.l.

Società partecipata al 100 per cento da Enav dal 2006, è responsabile della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo italiano. La società fornisce servizi tecnico-operativi e manutentivi a 41 sistemi radar, 95 centri di telecomunicazione, 76 sistemi meteo, 5 *visual aid systems* (AVL), 198 sistemi di ausilio alla navigazione e 71 sistemi software per il Controllo del Traffico Aereo negli impianti gestiti da Enav. Nel corso del 2014 e dei primi mesi del 2015 è proseguito il processo di riorganizzazione, mediante interventi che hanno riguardato principalmente le Strutture territoriali. Nello specifico, nell'ambito delle UO Operazioni di Aeroporto Centro Sud e Operazioni di Aeroporto Nord, si è provveduto alla standardizzazione delle Responsabilità nominando i referenti per i nuovi Centri Aeroportuali "Ciampino" e "Treviso".

Nel corso del secondo semestre del 2014 e agli inizi del 2015, è stato portato a termine il progetto di formalizzazione della missione e delle principali aree di responsabilità assegnate a ciascuna Struttura Organizzativa di Techno Sky.

1.2.2. Consorzio Sicta

Il Consorzio Sicta, partecipato al 60 per cento da Enav e al 40 per cento da Techno Sky, svolge attività di ricerca, sviluppo, sperimentazione, simulazione e validazione di soluzioni innovative nel campo dei sistemi per la gestione del traffico aereo effettuata nei confronti delle Consorziatoe per i programmi europei di cui SESAR rappresenta la parte preponderante.

1.2.3. Enav Asia Pacific

E' una società partecipata al 100 per cento da Enav con sede a Kuala Lumpur (Malesia) costituita nel 2013 con l'obiettivo di migliorare le relazioni commerciali con i clienti del sudest asiatico attraverso la fornitura di servizi dedicati.

La società è stata appositamente creata per lo sviluppo, la produzione, la fornitura, la vendita nonché l'esportazione dei Sistemi e dei Servizi della Navigazione Aerea in dette specifiche aree geografiche.

Si rivolge non solo alle organizzazioni che forniscono Servizi alla Navigazione Aerea ma più in generale a tutte quelle che gestiscono operazioni cosiddette "Safety critical" o comunque considerate ad Alta Affidabilità.

La società, con uno staff minimo a presidio di tutte le attività, ha continuato ad operare nel Paese e nell'area secondo le linee strategiche definite dal proprio piano di azione.

È continuato il pieno supporto al progetto in corso con la Direzione dell'Aviazione Civile Malese (DCA), denominato ATMOP, sia in termini di Project Management che di delivery.

Sono proseguite le attività di prospezione commerciale nell'aerea curando le relazioni con i Paesi di maggiore interesse ed in particolare con la Cina.

1.2.4. Enav North Atlantic

È la 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, costituita a gennaio 2014 per la partecipazione ad un investimento da realizzarsi mediante l'acquisizione del 12,5 per cento del capitale sociale della società Aireon LLC, l'azienda statunitense del gruppo IRIDIUM che entro il 2018 realizzerà il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo. Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 mostra un risultato pari a zero essendo essenzialmente una società non operativa che detiene esclusivamente la partecipazione in Aireon.

1.3. Le certificazioni Enav

A seguito del rinnovo, ottenuto nel mese di giugno 2013, della certificazione “Single European Sky” (SES) quale fornitore di servizi di navigazione aerea, Enac ha effettuato nel corso del 2014 diciotto audit di sorveglianza (di cui tre senza preavviso) e nel corso dei primi sei mesi del 2015 sei audit, al fine di verificare il mantenimento dei requisiti certificativi. Durante tali audit, Enav ha dimostrato il soddisfacimento dei requisiti previsti nel Regolamento (UE) n. 1035/2011, sia relativamente ai requisiti generali (competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione della *safety* e della qualità, *security*, risorse umane, solidità finanziaria, responsabilità e copertura dei rischi, qualità dei servizi e requisiti in materia di comunicazione) sia relativamente ai requisiti specifici dei vari servizi erogati (ATS, MET, AIS e CNS). L’esito positivo delle attività di sorveglianza ha consentito ad Enac di rilasciare il rinnovo della suddetta certificazione nel mese di giugno 2015. Contrariamente ai precedenti rinnovi, di durata biennale, il presente rinnovo ha validità illimitata, anticipando così le previsioni della nuova normativa europea che sostituirà prossimamente il Regolamento (UE) n. 1035/2011.

Nel mese di gennaio del 2014 Enav ha inoltre ottenuto il secondo rinnovo della certificazione da parte di Enac per operare come “*Training Organization*” sulla base del Regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione del 10 agosto 2011, che stabilisce norme dettagliate in materia di licenze e di taluni certificati dei controllori del traffico aereo e l’estensione dello stesso anche al training degli Operatori FIS in accordo al Regolamento Enac “Licenza di operatore del Servizio Informazioni Volo (FIS)” e del personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici in accordo al Regolamento Enav “Requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea”. Nel corso dello stesso anno e nei primi sei mesi del 2015 Enav è stata oggetto di quattro audit di sorveglianza da parte di Enac al fine di verificare il continuo soddisfacimento dei requisiti previsti dai succitati regolamenti.

A seguito del conseguimento, nel mese di maggio 2013, della certificazione quale “Organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo”, nel corso del 2014 Enav è stata oggetto di un audit di sorveglianza da parte di Enac al fine di verificare il continuo soddisfacimento dei requisiti contenuti nel Regolamento Enac Procedure Strumentali di Volo.

Relativamente alle certificazioni di parte terza (ossia condotte da un organismo indipendente) dei sistemi di gestione del Gruppo Enav, in data 19 dicembre 2014, l’Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL – Business Assurance ha concluso positivamente le attività della seconda verifica di mantenimento determinando:

- la conferma di validità dei Certificati di conformità in accordo alla normativa UNI EN ISO 9001:2008 per ENAV, Techno Sky e SICTA;
- la conferma e l'aggiornamento del Certificato di conformità in accordo alla normativa UNI EN ISO/IEC 27001:2014 per Enav.

Sempre a fine 2014, l'Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL - *Business Assurance* ha inoltre concluso positivamente le attività della prima verifica di mantenimento relativamente alla certificazione di Techno Sky quale impresa di installazione e manutenzione di apparecchiature fisse contenenti taluni gas fluorurati ad effetto serra (Regolamento CE n. 303/2008).

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

1.4. Il rapporto Stato - Enav

1.4.1. I contratti di programma e di servizio

Per quanto concerne i Contratti di Programma e di Servizio per il triennio 2010-2012 e 2013-2015, i contenuti sono stati definiti a seguito di raccordo con i rappresentanti delle Istituzioni nazionali competenti, avviando a conclusione l'iter negoziale dei suddetti contratti.

Agli schemi di contratto in oggetto è rimessa, in base all'articolo 9 della legge n. 665 del 1996, la disciplina dei rapporti intercorrenti tra l'Enav spa (Ente nazionale per l'assistenza al volo) e lo Stato.

I contratti di programma e di servizio 2013-2015, al termine del previsto iter procedurale, hanno riportato il parere favorevole delle competenti commissioni parlamentari di Camera e Senato.

Sono stati quindi consolidati i testi dei suddetti contratti e dei relativi allegati ed inviati ai competenti ministeri.

Contratto 2013-2015

Oneri stimati relativi agli anni 2013, 2014 e 2015:

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

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

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

2013	€ 3.210.000;
2014	€ 3.294.000;
2015	€ 3.327.000.

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

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

1.5. Il piano industriale 2012-2016

Nel corso del 2014, si è perseguita la realizzazione degli obiettivi declinati nel precedente piano industriale e dei cinque obiettivi strategici in esso delineati, nei quali la *Safety* è considerata come principio ispiratore nella definizione delle strategie e delle priorità ad ogni livello.

Il Piano identifica dunque i seguenti cinque obiettivi:

- a. ottimizzare l'efficacia operativa per garantire il miglior impiego di risorse e competenze su attività a valore aggiunto per l'azienda e per il sistema, mantenendo elevati standard di Safety;
- b. differenziare l'offerta per garantire maggior coerenza con l'evoluzione della domanda e ottimizzare i processi commerciali e di *customer care*;
- c. rafforzare il processo di controllo e approvazione degli investimenti, garantendo piena coerenza con gli obiettivi aziendali;
- d. garantire elevati livelli di *cost excellence* anche su processi e attività a supporto del core business;
- e. sviluppare sinergie ed accordi a livello nazionale ed internazionale che contribuiscano alla creazione di valore per Enav nel medio-lungo termine.

Le azioni sottostanti a tali imperativi strategici hanno determinato lo sviluppo del Piano Operativo, del Piano delle Risorse Umane, del Piano degli Investimenti e del Piano Economico-Finanziario e l'intero piano è stato declinato in trentasei progetti chiave.

A seguito della presentazione del nuovo Piano delle Performance per il periodo 2015-2019 avvenuta a luglio del 2015 e delle nomine del nuovo Amministratore Delegato e del Presidente, la Società sta avviando il processo di definizione del nuovo Piano Industriale che è diretto, nei suoi obiettivi economici, a condurre la Società al perseguimento dei vincoli di efficientamento dei costi previsti dal predetto Piano delle Performance ed accompagnarla nel processo di privatizzazione.

1.6. L'immagine e la comunicazione societaria

1.6.1. Brand Development (Sviluppo immagine aziendale)

L'Enav ha dato particolare impulso nel 2014 alle attività dirette, a livello nazionale e internazionale, al rafforzamento dell'immagine aziendale, con la partecipazione ad eventi di rilevanza internazionale, ad azioni mirate di *web communication* e al rinnovamento di tutto il materiale promozionale-informativo.

Sul piano internazionale Brand Development ha inoltre proseguito le attività volte a rafforzare l'immagine Societaria in contesti decisionali/istituzionali di rilevanza strategica e operativa.

I risultati raggiunti in ambito internazionale hanno consentito alla Funzione il conferimento, attraverso incarichi ufficiali da parte dei paesi coinvolti, della gestione della comunicazione e

promozione dei progetti BLUE MED e ANSPs IDP Implementation (regolamentati e finanziati dalla Commissione europea).

Per quanto concerne le attività di comunicazione digitale (*digital communication*) *Brand Development* ha assicurato la gestione *in house* di tutti i portali web del Gruppo Enav, con aggiornamenti e implementazioni quotidiane (6 website di Gruppo e 2 portali di Progetto).

Relativamente agli eventi di Gruppo, ne sono stati organizzati e presidiati 47 (nazionali e internazionali). In particolare si ricorda la partecipazione all' "World ATM Congress" di Madrid (4/6 Marzo 2014), la più importante manifestazione relativa ai servizi ed industrie nell'ambito dell'*Air Traffic Management*.¹

Di particolare rilevanza anche l'organizzazione della "Conferenza Ministeriale sul Cielo Unico Europeo", su incarico diretto della Commissione Europea e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Roma, 6/7 novembre 2014) a cui hanno partecipato oltre quattordici Ministri dei Trasporti europei e ventotto delegazioni istituzionali.

1.6.2. La Comunicazione

Nel 2014 la Comunicazione, organizzata nei due settori Ufficio Stampa e Comunicazione Interna, ha garantito una diffusione dei messaggi coerente e in linea con la strategia aziendale sia verso i dipendenti che verso l'esterno.

In questa ottica la Comunicazione si è concentrata sulle attività *core* dell'informazione: la comunicazione verso il personale, le relazioni con i mass-media, e soprattutto il consolidamento della presenza nel web, anche attraverso l'utilizzo dei principali social media.

Nell'ambito della Comunicazione Interna è stato dato un forte input alla creazione di prodotti editoriali in formati sfogliabili (*flipping book*) e multimediali messi a disposizione e posizionati all'interno della Intranet ed Internet aziendale.

La Newsletter e-Cle@red nel 2015 ha offerto contenuti nuovi in diversi formati, non solo testuali ma anche multimediali grazie alla presenza di video, fotogallery, documenti consultabili da tablet e dispositivi mobili.

¹ In tale contesto, ENAV ha presentato i servizi commerciali e i progetti e le attività internazionali in cui la Società è coinvolta (es. SESAR, Aireon, BLUE MED, A6, ecc.).

2. L'attività di gestione

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

2.1.1. La sicurezza operativa (i.e. *Safety*)

La *Safety* (intesa come insieme di attività effettuate per sviluppare la sicurezza del volo e ridurre i rischi), è la guida dell'operato di Enav ed è l'obiettivo principale formalmente declinato nella *Safety Policy* aziendale.

La *Safety Policy* è il documento con il quale la Società stabilisce e diffonde nell'organizzazione la propria *mission* istituzionale e il proprio impegno nel garantire l'individuazione, la valutazione e la limitazione di tutti i rischi inerenti la sicurezza delle operazioni di gestione del traffico aereo.

Per garantire il contenimento dei rischi associati alla fornitura dei servizi di navigazione aerea, la sicurezza delle operazioni di volo (incolumità di persone e beni trasportati dagli operatori aerei) e, più in generale, la tutela di persone e cose che potrebbero subire danni correlati ad un livello inadeguato di sicurezza nella gestione del traffico aereo - ma anche per operare in conformità ai regolamenti, internazionali e nazionali, applicando la normativa tecnica di settore - Enav si è dotata di uno specifico manuale, il *Safety Management Manual* - SMM (cosa e chi) e di uno specifico sistema di gestione, il *Safety Management System* - SMS (come e quando).

Nel corso del 2014, tutte le procedure del SMS sono state riviste e aggiornate in ragione della dell'esperienza acquisita e, in particolare, è stato assunto un *Safety Plan* triennale (2015-2017).

Il Piano, articolato in cinque macro-obiettivi, rappresenta la concreta elaborazione delle strategie aziendali per il miglioramento delle performance di *safety* e le sessanta azioni che lo compongono mirano a stabilire la programmazione degli interventi che dovranno essere realizzati per assicurare un livello prestazionale coerente con gli obiettivi di *Safety* (*Safety target*) che, l'Enav è chiamata a realizzare quale contributo, al FAB Blue Med Performance Plan, valido per il periodo 2015-2019, prevedendo anche le implementazioni e gli aggiornamenti procedurali e normativi atti a garantire la piena e puntuale conformità agli standard internazionali e nazionali applicabili.

Il 2014 è stato un anno fondamentale per la *Safety*, infatti:

- il Parlamento, il Consiglio e la Commissione Europea hanno legiferato nel settore della sicurezza operativa, riorganizzando la complessiva struttura che disciplina il sistema europeo della segnalazione di eventi aeronautici che impattano la sicurezza operativa, promulgando il Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo

- e del Consiglio e che abroga la Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i Regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione;
- la Commissione Europea e l'EASA (*European Aviation Safety Agency*) hanno svolto e concluso le impegnative fasi di consultazione, rispettivamente, su regolamenti fondamentali (ad esempio sul Regolamento (UE) 2015/340 della Commissione, del 20 febbraio 2015, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modifica il Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione e abroga il Regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione) e su GM/AMC (*Guidance Material / Acceptable Means of Compliance*);
 - Con la Decisione 2014/035/R, la Commissione europea ha stabilito che, in accordo al Regolamento (UE) n. 390, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete, l'area di performance della *Safety* - al pari di quella operativa, ambientale ed economica - sarebbe stata oggetto di performance target, mentre l'EASA ha definito le modalità di adempimento a tale *decision (adopting Acceptable Means of Compliance and Guidance Material for point 1 of Section 2 of Annex I to Regulation (EU) No 390/2013 and repealing Decision 2011/017/R of the Executive Director of the Agency of 16 December 2011)*.

In un tale contesto di profondo e rapido cambiamento e pur sussistendo una flessione nei livelli di traffico aereo gestiti, in particolare per la componente dei voli domestici, le attività poste in essere da Enav per aumentare la sicurezza operativa sono state dirette ad assicurare l'indispensabile opera di presidio, valutazione, monitoraggio e mitigazione del rischio.

Gli indicatori essenziali stabiliti a livello europeo per valutare la *Safety*, mantengono un andamento positivo, quali la valutazione dell'efficacia del sistema di gestione della sicurezza operativa (*Effectiveness of Safety Management -EoS*M), la capacità di analizzare le tre principali (maggiormente rischiose) tipologie di eventi di sicurezza legati alla gestione del traffico aereo (*Air Traffic Management - ATM*), ovvero la riduzione della minima distanza di separazione prevista tra aeromobili in volo (*Separation Minima Infringement - SMI*), le incursioni in pista (*Runway Incursion - RIN*) e gli inconvenienti tecnici che possono comportare il degrado o la temporanea incapacità di fornire il servizio ATM (*ATM Specific Occurrences - ASP*).

Nel 2014, le segnalazioni totali di eventi presentate dal personale operativo sono state 3142 (erano state 3061 nel 2013). Questo dato conferma che il sistema di segnalazioni obbligatorio è pienamente

supportato dai controllori del traffico aereo e che l'analisi delle segnalazioni è utile ad apprendere le esperienze e ad attivare misure correttive; infatti gli eventi più significativi, ovvero la riduzione della minima separazione applicabile e le incursioni in pista, nel 2014, sono state una minima parte delle segnalazioni, rispettivamente 135 e 78, e di queste solo 128 (rispettivamente 116 e 12) hanno registrato un contributo, diretto o indiretto, dell'ATM (gli eventi critici, ovvero gli inconvenienti, sono stati solo una minima parte di questi).

Il trend del 2014 si conferma anche nei primi sei mesi del 2015; infatti, le segnalazioni totali sono state 1283 e gli eventi significativi solo 136 (81 con un, diretto o indiretto, contributo ATM).

Continuando nello sviluppo e nell'applicazione di una metodologia di analisi del rischio a supporto dell'identificazione di realistiche relazioni causa-effetto e di interazioni tra le componenti del sistema di gestione del traffico aereo, ENAV effettua quotidianamente le valutazioni dei cambiamenti al sistema funzionale ATM (*equipment, organization, human*). In tale ambito, nel 2014, sono state valutate, sotto il profilo della *Safety*, 227 modifiche (erano state 218 nel 2013), di cui 3 sono stati classificati "Major Change" e, di conseguenza, sono state valutate sotto la supervisione e saranno implementati previa approvazione di Enac (2 di tali cambiamenti molto significativi risultano già implementati ed entrati "in operazioni"). Il trend registrato negli ultimi anni si conferma anche con i numeri dei primi 6 mesi del 2015, nel corso dei quali risultano esser stati valutati, sotto il profilo della *Safety*, 131 *change*.

Relativamente alla competenza acquisita e riconosciuta ad Enav s.p.a. rispetto all'elemento caratterizzante la *mission* del proprio *core-business*, ovvero la sicurezza operativa, si segnala che nel corso del 2014, numerosi soggetti esterni, hanno richiesto valutazioni di *Safety* a supporto delle proprie attività.

Sono state prodotte valutazioni di *Safety* in diversi ambiti, non sempre esclusivamente riferibili alle operazioni di controllo del traffico aereo, quali, ad esempio, il supporto per il progetto di costruzione del "Palais Lumiere" per il gruppo Pierre Cardin, il supporto per attività navali presso il Porto di Brindisi e di Genova, il supporto al Master Plan di SAVE (società di gestione dell'aeroporto di Venezia Tesserà), la consulenza a Telespazio (progetto DESIRE2) per i sistemi per aeromobili a pilotaggio remoto, oltre alle attività per le attività svolte da Enav in Libia, Malesia e presso l'aeroporto e il centro di controllo di Dubai, o per la SESAR-JU (torre remote, progetto RACOON, FREE Solutions) o per progetti inseriti nel contesto pacchetto di attività di ricerca e sviluppo della Commissione europea Horizon 2020 (*Future Sky Safety* e progetto DARWIN).

2.1.2. La qualità dei servizi di navigazione aerea

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

- Capacità ATC

Nel 2014, in Italia, i voli assistiti sono stati 1.556.193², in aumento (+2,11 per cento) rispetto al dato di volato del 2013 (1.524.034 voli). La valutazione di lungo periodo, (rispetto ai 1.327.474 voli registrati nel 2002³) conferma la tendenza positiva (+17,22 per cento) con una leggera ripresa che risulta ancora debole e condizionata in parte da fattori geopolitici esogeni all'ATM.

Lo scenario del 2014, infatti, sconta ancora non solo la debolezza di parte dell'area euro ma anche la chiusura e le pesanti restrizioni di sorvolo applicate a taluni spazi aerei nodali per il flusso del traffico aereo in Italia⁴. La combinazione di tali circostanze ha prodotto conseguenze sul mercato del trasporto aereo e sui vettori, che hanno rimodulato la loro offerta.

Con la ripresa del traffico aereo in sorvolo (+3,8 per cento) e dei voli internazionali⁵ (+2,5 per cento), compensata dalla riduzione dei collegamenti interni (-1,2 per cento), la media giornaliera dei voli assistiti nel 2014 si è attestata ad un valore superiore (4.264) rispetto a quello del 2013 (4.173) ma simile a quello del 2012 (4.267).

L'andamento del traffico aereo ha comportato la necessità di intervenire sulla capacità offerta e sul dimensionamento dei team operativi. Enav ha infatti ricercato l'ottimizzazione delle configurazioni delle sale operative e delle torri di controllo ma ciò si è potuto concretizzare solo in determinati e specifici periodi dell'anno/giorno e non nei periodi di picco di domanda, durante i quali, la Società ha dovuto mantenere la capacità necessaria a gestire, in sicurezza e con puntualità, i picchi giornalieri e/o stagionali che, anche nel 2014, sono rimasti sostenuti.

Il picco giornaliero massimo del 2014 si è registrato l'8 agosto con 6.155 voli assistiti (6.054 nel 2013).

- Puntualità dei voli e continuità dei servizi

Per ciò che concerne “la qualità del servizio” di gestione del traffico aereo, espressa come puntualità dei voli e continuità dell'erogazione dei servizi di navigazione aerea, i dati riferiti

² Fonte Eurocontrol/DNM.

³ Utilizzato come anno di riferimento per la misura degli effetti sul sistema trasporto aereo derivanti dall'attacco terroristico alle Torri Gemelle di New York.

⁴ Libia e bacino mediterraneo del medio Oriente, in primis.

⁵ In arrivo o in partenza da un aeroporto straniero.

al 2014 confermano la positiva gestione operativa di Enav, che si è avvicinata di molto al risultato simbolico di zero minuti di ritardo per volo di rotta assistito (0,019 minuti/volo) a fronte di un obiettivo assegnato pari a 0,12 minuti/volo.

Complessivamente, i voli ritardati hanno subito per motivi imputabili al “Sistema Italia” un totale di 136.504 minuti di ritardo (117.767 nel 2013 e 103.580 nel 2012) con un valore di ritardo medio per volo che ha operato in Italia (calcolato come aggregazione dei domini di rotta e di aeroporto) pari a 0,09 minuti/volo (0,08 nel 2013 e 0,06 nel 2012).

Anche nel 2014 Enav si conferma quindi tra i principali *service provider* europei.

- **L’efficienza dei voli**

Nel 2014, oltre al consolidamento dell’attività aziendale a supporto dei clienti (identificate nelle compagnie di navigazione aerea) nel corso dell’anno Enav ha anche posto in essere una serie di attività mirate allo sviluppo di una gestione del traffico aereo ecosostenibile in linea con le deliberazioni della 37° Conferenza dell’ICAO, gli obiettivi dell’ATM Master Plan Europeo e gli obiettivi di tutela ambientale definiti nel Single European Sky II e nel *Performance Scheme* europeo (Reg. UE n. 691/10 e successive modificazioni).

ENAV anche nel 2014 ha attuato le azioni previste nel proprio *Flight Efficiency Plan* (FEP), il piano che raccoglie le azioni programmate nel triennio e il processo di monitoraggio annualmente predisposto.

Per il triennio 2012-2014, molte azioni del FEP (*flight efficiency plan*) sono state direttamente collegate all’implementazione di un network ATS di maggior precisione ed efficacia, quindi funzionale al miglioramento della pianificabilità e della condotta dei voli, nelle fasi di crociera, di avvicinamento/allontanamento e in aeroporto.

2.1.3. Previsioni sul traffico aereo assistito e sulla qualità dei servizi di navigazione aerea

- **Scenario di traffico e indice di puntualità nel primo quadrimestre 2014**

Il perdurare della crisi economico-finanziaria nell’Europa e nell’Italia aggravata dal quadro geopolitico europeo (crisi ucraina) e medio-orientale (crisi siriana, libica e del bacino mediterraneo), consente di formulare stime di crescita del traffico aereo in Italia positive nei prossimi mesi ma non *trend* di crescita particolarmente elevati. Infatti, sulla base dei dati disponibili, l’andamento dei voli IFR/GAT per l’Italia, sembra evidenziare un *trend* positivo per tutto il 2015 (+1,27 per cento

al 30 giugno) e per il 2016, anno in cui l'andamento positivo dovrebbe essere ulteriormente confermato⁶ (+3,2 per cento).

- **La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione**

In linea con l'evoluzione ordinamentale internazionale ed europea, Enav ha ulteriormente rinforzato il proprio impegno sul versante della *Security*, in particolare per quanto attiene alla tutela della sicurezza delle informazioni funzionale all'erogazione dei servizi della navigazione aerea.

A seguito dell'effettiva entrata in esercizio del Programma Strategico del Governo per la protezione dello "spazio cibernetico nazionale", Enav è entrata di diritto tra le infrastrutture critiche che partecipano alla griglia difensiva, confermandosi centro di eccellenza anche in Europa quale unico *provider* dotato di una struttura di *governance* centralizzata attraverso un "*Integrated Security defence Center*" e certificato ISO 27001.

L'evoluzione da un "*Security Operation Center*" di tipo statico e di osservazione ad un "Centro Integrato di Difesa" ha determinato anche un radicale ripensamento del modello operativo con una internalizzazione dei servizi critici ed un ricorso massivo a software "*open source*" che ha permesso, da un lato, di muovere verso una scelta decisa di professionalità interna e di valorizzazione delle risorse in prospettiva di gruppo; dall'altra un dominio dei codici sorgente – con pressoché completa eliminazione dei vincoli di dipendenza da fornitori – ed un contestuale drastico taglio dei costi di esercizio per rinnovi di licenze, con benefici di carattere strutturale.

Inoltre, la creazione di un "*Security management System*" è stata diretta a garantire la diffusione capillare della cultura della sicurezza in tutta l'organizzazione, intesa in logica di gruppo e l'applicazione dei criteri di sicurezza anche nei programmi di investimento – sin dalle fasi della progettazione preliminare – che integra un processo di verifica, controllo e riesame nell'ottica di un continuo miglioramento, tracciato e osservato in modalità attiva attraverso un definito processo aziendale. L'azione strategica di Enav muove perciò verso la creazione di un modello integrato tra *Safety*, *Security* e Qualità individuato anche dal legislatore europeo quale elemento fondante di una efficiente visione della moderna fornitura dei servizi della navigazione aerea.

In materia di protezione della capacità di servizio sotto il profilo della *Security* sono state assunte iniziative anche nei riguardi dei fornitori, in particolare per quei servizi critici di interdipendenza, anche attraverso l'attuazione di esercitazioni e verifiche di resilienza.

⁶ EUROCONTROL/STATFOR: "Seven-Year Forecast, Flight Movements and Service Units 2015 – 2021", February 2015.

La forte connotazione del valore pubblico dei servizi della navigazione aerea è stata ribadita, oltre dalla stipula di una convenzione ai sensi dell'art. 13 della Legge 3 agosto 2007 n. 124 ("Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto ") con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, dal rinnovo della convenzione con il Dipartimento della Pubblica Sicurezza per la protezione delle infrastrutture critiche informatizzate, volta a sottolineare l'appartenenza di Enav al sistema di protezione nazionale.

E' stato, infine, elevato il livello qualitativo dei servizi di *Security* esternalizzati, all'indomani della razionalizzazione dei servizi di vigilanza armata, con l'istituzione di processi di valutazione delle prestazioni operative, che determinano un incentivo anche per gli appaltatori all'adozione di logiche di qualità del servizio.

- **Salute e sicurezza sul luogo di lavoro per l'anno 2014**

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

Nel corso del 2014 sono proseguite regolarmente le attività di monitoraggio ambientale (ad esempio illuminamento, rumore, qualità dell'aria, radiazioni ionizzanti – gas radon e sorgenti radioattive – e radiazioni non ionizzanti). In particolare, per quanto riguarda le sorgenti radioattive è stato messo a punto, di concerto con la Direzione Servizi Navigazione Aerea e la Società Techno Sky, un progetto per la centralizzazione delle scorte presso il sito Enav del CA (*city airport*) di Roma Urbe, assicurando così efficienza ed efficacia nei tempi e nei costi di queste parti di ricambio.

E' continuata l'attività formativa riguardante i corsi antincendio, sostenuti dai Vigili del Fuoco, e quelli di primo soccorso sostenuti dai medici competenti.

Nel corso del 2014 si è svolta come di consueto l'attività di consultazione e di coinvolgimento dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza unitamente al processo di sviluppo della cultura della sicurezza all'interno dell'Azienda.

Infine è stata implementata una specifica procedura aziendale relativa alla Gestione della Sorveglianza Sanitaria; mentre altra procedura aziendale relativa alla gestione delle segnalazioni di Rischio Potenziale per la Salute e la Sicurezza nei luoghi di lavoro, introdotta nell'anno 2013, ha permesso di individuare e successivamente monitorare, mediante evidenze oggettive, le misure di

prevenzione e protezione da adottare per eliminare o ridurre al minimo gli eventuali rischi potenziali.

2.2. Le Tariffe

2.2.1. Tariffe di rotta e di terminale

Il 2014 si è caratterizzato per una serie di iniziative che hanno interessato sia la tariffa di rotta che di terminale.

La politica tariffaria di Enav nel 2014 ha tenuto conto sia delle variazioni intervenute nella normativa europea e nazionale connesse al nuovo schema comunitario delle performance e alla Legge di stabilità, l. n. 183/2011, che ha comportato il venir meno del precedente sistema contributivo statale per gli aeroporti nazionali, sia della situazione di incertezza del settore del trasporto aereo che in Italia ancora non ha consentito di recuperare le riduzioni dei volumi di traffico avvenute negli anni precedenti.

In un contesto di siffatta complessità, Enav è riuscita a definire un livello tariffario che se da un parte è stato in grado di garantire la propria stabilità economico-finanziaria, dall'altra ha tenuto conto delle esigenze del mercato, in un contesto dove le compagnie aeree, più che in passato, guardano la tariffa per i servizi della navigazione aerea come un elemento fondamentale da tenere in considerazione per la definizione delle strategie della propria operatività.

Per quanto riguarda la tariffa di rotta, in linea con i principi contabili ed i regolamenti europei, nonché nel rispetto di quanto previsto dal Piano di Performance Nazionale presentato a giugno 2011, la Società ha garantito per il 2014 lo stesso livello tariffario applicato nel biennio precedente (78,83 euro per unità di servizio).

Per quanto riguarda il terminale, invece, l'anno 2014, in linea con quanto previsto dalla regolamentazione comunitaria e delle scelte effettuate dall'Italia, sono state individuate tre zone di tariffazione sulla base del numero dei movimenti sviluppati dagli aeroporti nazionali. Tale differenziazione, comunicata dall'Enac con la lettera del 28 gennaio 2014 alla Commissione Europea, ha previsto dal 1° gennaio 2014 le seguenti zone, ancora per il 2014 soggette al regime di *cost recovery*:

- IT01, che comprende l'aeroporto di Roma Fiumicino, con un numero di movimenti IFR medio per anno negli ultimi tre anni superiore ai 225 mila, cui si è applicata una tariffa pari a 195,79 euro;

- IT02, che comprende gli aeroporti al di sopra dei 70 mila movimenti IFR, Milano Malpensa, Milano Linate e Venezia Tessera, con una tariffa pari a 214,15 euro;
- IT03, che include tutti i rimanenti 43 aeroporti, con una tariffa pari a 246,05 euro. Tenuto conto che, una larga parte degli aeroporti afferenti la terza zona sono caratterizzati da bassi volumi di unità di servizio, la Società, per mitigare il fisiologico incremento della tariffa per tale zona, ha posto in essere, in raccordo con i competenti Ministeri, una serie di interventi, come l'utilizzo del Fondo di Stabilizzazione Tariffe per oltre 24 ml ed il rinvio ad anni successivi degli *under-over recovery* tariffari (c.d. balance).

2.3. La normativa comunitaria e il piano di performance

2.3.1. Il piano di performance nazionale e gli obiettivi

Il 2014 è stato il terzo anno di applicazione del Piano di Performance nazionale (2012-2014) previsto dalla normativa sul Cielo Unico Europeo (*Single European Sky*), di cui ai Regolamenti comunitari n.691/2010 e n.1794/2006, sostituiti dai Regolamenti 390 e 391 del 2013, i quali hanno regolato il sistema tariffario e disciplinato il sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea. Dopo l'approvazione da parte della Commissione Europea, assume valore cogente e guida, per tutti i soggetti coinvolti, la definizione delle tariffe nazionali per l'intero periodo di riferimento. Tale Piano ha delineato le azioni e stabilito gli obiettivi da raggiungere nel corso del periodo di riferimento (2012-2014) per la fornitura dei predetti servizi.

Per il primo periodo di riferimento, e quindi anche per il 2014, il Piano di Performance Nazionale prevede sia il monitoraggio di alcuni indicatori nelle aree dell'ambiente e della *Safety*, sia raggiungimento di obiettivi di efficienza di rotta nelle aree della capacità e dell'efficienza economica.

Nel mese di giugno, la Società ha predisposto il piano di Performance per il secondo periodo di riferimento (2015-2019), dopo una opportuna condivisione con le Istituzioni nazionali di riferimento, lo stesso sia stato inviato dall'Enac alla Commissione Europea.

A seguito poi di una serie di indicazioni pervenute dalla Commissione europea, con la Decisione 347/2015, la Società ha revisionato ed aggiornato il proprio Piano.

2.3.2. Gli effetti della performance economica sul risultato della gestione

Relativamente alla performance economica, è indubbio che gli eventi esogeni che hanno caratterizzato l'anno appena trascorso hanno sensibilmente influito sul risultato conseguito nel 2014.

Da una parte, la crisi socio-politica dell'area nord-africana che, con la conseguente chiusura dello spazio aereo libico, ha determinato un sensibile ridimensionamento dei volumi di traffico fatturato rispetto ai volumi attesi; dall'altra, gli effetti correlati alla sostanziale differenza tra l'inflazione programmata, utilizzata in sede di pianificazione, e quella reale registrata a fine anno.

La metodologia insita nello schema comunitario della performance prevede che in sede preventiva venga utilizzato il dato di inflazione del paese comunicato dal Fondo Monetario Internazionale, mentre a consuntivo debba essere utilizzato il tasso comunicato da Eurostat.

A tal proposito, si ricorda che nel piano per il 2014 era stato utilizzato un tasso pari al 2 per cento, così come indicato dal FMI. Per effetto del periodo di recessione che ha caratterizzato l'anno appena trascorso, il tasso a consuntivo è risultato invece pari al 0,2 per cento, con una differenza quindi del -1,8 per cento rispetto al tasso programmato. In sostanza, tale differenza ha determinato a consuntivo un maggior costo solo causato dalla differenza di inflazione.

Relativamente invece alla componente traffico, grande rilevanza ha assunto la situazione di crisi del settore, legata non solo al ciclo economico e alla crisi del principale vettore nazionale, ma anche al calo repentino delle unità di servizio registrato dalla Società nella seconda parte del 2014 a seguito della *no-fly zone* istituita sullo spazio aereo libico. Sebbene il risultato complessivo conseguito a fine anno sia stato del +2,4 per cento, la perdita nel secondo semestre relativa al traffico di sorvolo - componente quest'ultima notoriamente più remunerativa per la Società - ha determinato un sensibile allontanamento dai volumi di traffico originariamente pianificato nel Piano di Performance Nazionale ed atteso per il 2014.

Gli effetti non positivi degli eventi sopra descritti sono stati in parte mitigati con l'adozione, da parte delle Società, di azioni mirate alla tutela del proprio equilibrio economico-finanziario, anche in relazione a quanto definito nel Performance Plan Nazionale e nel Contratto di Programma.

A fine anno 2014 il livello dei costi è stato inferiore di circa il 2 per cento rispetto a quanto pianificato nel Piano di Performance; tale risultato assume particolare rilevanza nel computo del risultato della gestione se si considera che, a seguito della eliminazione del *cost recovery* prevista dallo schema comunitario, eventuali differenze tra costi pianificati e consuntivati non sono più riportate in tariffa attraverso il *balance*, ma rimangono a carico dei *provider* di assistenza al volo.

Tutti gli aspetti sopra illustrati sono sintetizzati dal risultato della gestione di Enav che evidenzia comunque un utile dell'anno di 38,8 ml.

2.4. Le attività internazionali

Il trasporto aereo, oltre ad essere caratterizzato da una necessaria armonizzazione normativa e tecnico-operativa, si fonda su una molteplicità di attività e attori strettamente correlati e cooperanti a livello regionale e globale. Le decisioni che influenzano il modo di operare, pianificare e investire, vengono infatti assunte sempre più a livello internazionale.

All'interno di questo scenario, Enav ha colto l'opportunità di crescita legata all'avvio di un processo di internazionalizzazione, impegnandosi in una serie di attività volte a consolidare i rapporti con gli altri *Air Navigation Service Provider* e con le principali Organizzazioni Internazionali esistenti nell'ambito del trasporto aereo ed in particolare dell'*Air Traffic Management* (Commissione Europea, CANSO, EUROCONTROL, ICAO) proprio per rispondere all'esigenza di "*fare network*".

L'Enav è stata impegnata in un'intensa attività internazionale volta a trasferire gli interessi nazionali ed aziendali sui tavoli istituzionali di ICAO, EUROCONTROL, CANSO, Commissione Europea, e sui principali processi industriali attraverso partecipazioni quali: SESAR Joint Undertaking, ESSP per EGNOS, programmi di cooperazione bilaterale, con FAA (Stati Uniti), NAV Canada, DSNA (Francia), State ATM Corporation (Federazione Russa) solo per citarne alcuni, o multilaterale con altri *Service Provider* quali A6, FAB BLUE MED; programmi *multi-stakeholder* per lo sviluppo di sistemi tecnologici, quali Coflight e 4-FLIGHT o con attori industriali per la parte *airborne*, come Airbus, Boeing, Lockheed Martin, Raytheon, Thales, nonché su nuove tecnologie satellitari come AIREON.

Inoltre, considerati gli obiettivi fissati dalla Commissione Europea con la creazione del *Single European Sky* e la conseguente necessità di assumere una visione ed un approccio comune alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo, la Società ha assicurato la sua partecipazione strategica alle organizzazioni europee ed internazionali istituzionalmente coinvolte, attivando anche una serie di collaborazioni volte a rafforzare la posizione e la strategia della stessa Enav a livello internazionale.

2.4.1. Il quadro di riferimento

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

Successivamente, con l'iniziativa *Single European Sky II* (SES II), la Commissione Europea ha stabilito un nuovo quadro normativo che prevede ulteriori significativi cambiamenti per l'*Air Traffic Management*, nella dimensione operativa con la creazione del *Network Manager*, nel campo della regolamentazione e della *Safety* con il rafforzamento di EASA, nel campo dell'innovazione tecnologica con il Programma SESAR, ed infine nel campo del "fattore umano", con l'adozione di metodologie e pratiche che evidenziano e valorizzano il contributo umano. Il tutto con l'obiettivo di avere un sistema europeo in grado di assicurare livelli crescenti di sicurezza e performance.

Nel 2013 la Commissione Europea aveva lanciato un'ulteriore iniziativa volta al potenziamento del quadro normativo, per raggiungere gli obiettivi chiave del *Single European Sky*, attraverso il cosiddetto *Single European Sky II plus*, con il potenziamento di alcuni elementi che rappresentano i punti di forza dei due pacchetti precedenti, quali il ruolo della Commissione Europea, la centralizzazione della produzione normativa e il riconoscimento della centralità del Network a livello operativo e tecnico per il miglioramento delle performance, con la conseguente riconfigurazione dei compiti degli organismi che operano nel settore (ad esempio EASA ed EUROCONTROL).

Questa attività ha subito una forte accelerazione nel 2014, in particolar modo sotto il semestre di presidenza del Consiglio UE da parte dell'Italia; in tale contesto Enav ha svolto la sua attività a supporto delle Autorità italiane e delle istituzioni europee.

Il *Single European Sky II plus* rappresenta inoltre una buona opportunità per la modernizzazione del sistema continentale, che dovrà passare attraverso la forte spinta delle istituzioni nazionali ed europee ed il riconoscimento del ruolo chiave degli *stakeholder* operativi, ed in particolare dei *Service Provider*, nelle strutture di governo quali SESAR Joint Undertaking, *Deployment Manager* e *Network Manager*.

Sempre in ambito europeo, sono stati ottenuti fondi europei dal programma di finanziamento destinato alle Reti di Trasporto Trans-Europee (TEN-T) con la proposta sviluppata da Enav in coordinamento con il gruppo A6, New European Common Service Provision for PENS and DLS

(Data LinkServices). Tale proposta è stata selezionata lo scorso luglio ed ha ottenuto un cofinanziamento pari a circa 1,2 milioni di Euro.

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

2.4.2. Il Fab Blue Med

La normativa del Cielo Unico Europeo richiede l'istituzione di "Blocchi Funzionali di Spazio Aereo" (FABs) da parte degli Stati Membri dell'Unione Europea. Il FAB (*Functional Air 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, ma al cui interno il traffico aereo viene gestito in maniera armonizzata da parte degli enti ATS coinvolti. Le attività operative in un FAB vengono infatti condotte seguendo requisiti operativi e tecnici tesi ad armonizzare ed uniformare la gestione del traffico aereo, contenendone i costi, aumentando la capacità operativa e allo stesso tempo riducendo l'impatto ambientale delle operazioni.

Il 22 Agosto 2014 è entrato ufficialmente in vigore, tramite pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale europea, il trattato internazionale che prevede l'istituzione del FAB BLUE MED (composto dagli Stati Membri di Cipro, Grecia, Italia e Malta), riconosciuto in Italia attraverso la legge di ratifica ed esecuzione n.96 del 23 giugno 2014, in attuazione all'accordo tra Stati siglato a Limassol (Cipro) il 12 Ottobre 2012 e in ottemperanza alla legislazione del Cielo Unico Europeo.

Le attività nel FAB BLUE MED sono coordinate da Enac (designata dallo Stato Italiano quale membro dell'organo di Governo del FAB BLUE MED) all'interno del Segretariato del FAB, alimentando i processi decisionali e definendo le attività di dettaglio, da sottoporre alla valutazione ed all'approvazione dei rappresentanti designati degli Stati Membri.

Il Programma di Implementazione BLUE MED, che rappresenta il documento sulla base del quale la Commissione Europea esercita le proprie attività di monitoraggio sul FAB, si articola in sette aree di sviluppo, che coprono tutte le tematiche di interesse per il FAB, passando da quelle operative, tecniche e di performance fino ad arrivare agli aspetti di cooperazione civile-militare e di collaborazione fra le NSA dell'area.

L'esecuzione del Programma prevede un approccio strutturato e sincronizzato a livello regionale ed è monitorata e coordinata attraverso una struttura preposta di *Project Management*, guidata da Enav, volta a garantirne una puntuale ed efficace realizzazione. Il Programma stesso è allineato alle attività riconducibili all'implementazione dei Progetti di SESAR, coordinate dal *Deployment Manager*, al fine di garantire la completa attuazione della regolamentazione EU 716/2014.

2.4.3. Il Programma SESAR

Il programma SESAR, il cui scopo è quello 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, è ormai a regime (310 progetti in fase esecutiva).

Enav è impegnata in 85 progetti in esecuzione di cui 15 con il ruolo di leader. Con Enav partecipano al programma le società controllate Techno Sky e Sicta, e dal 2011 anche il Consorzio LVNL, costituito dal *Service Provider* olandese LVNL e dal Centro di Ricerca NLR con il titolo di Partner Associato.

Il Programma SESAR sta entrando nella sua fase conclusiva e nell'arco dei prossimi 2 anni vedrà chiudersi i diversi progetti in corso e avviare le nuove attività di Ricerca & Sviluppo nell'ambito del Programma SESAR2020, naturale estensione del Programma SESAR, avente come orizzonte temporale gli anni 2016-2024.

- L'attività SESAR 2020

Nel 2013 la Commissione Europea ha confermato la volontà di lanciare una seconda fase, denominata SESAR2020, utilizzando i fondi resi disponibili nel nuovo bilancio europeo 2014-2020 nella cornice Horizon2020.

Ciascun miglioramento operativo seguirà un percorso progressivo di crescita fino alle fasi di industrializzazione e implementazione, che verranno gestite dal *Deployment Manager*, un nuovo partenariato pubblico-privato costituito per legge dalla Commissione Europea, in cui Enav occupa un ruolo di primo piano.

Nel 2014 Enav ha completato con successo i primi due Progetti di Dimostrazione SESAR denominati Atc Full Datalink e We-Free; ha condotto le simulazioni del progetto dimostrativo sui velivoli a pilotaggio remoto Medale, e ha infine avviato due nuovi progetti di dimostrazione, Racoon e Free Solutions, entrambi assegnati a Enav con il bando relativo ai progetti di dimostrazione lanciato dalla SESAR Joint Undertaking a Maggio 2014.

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

La realizzazione del pilastro tecnologico del Cielo Unico europeo SESAR (*Single European Sky ATM Research*) volto alla modernizzazione e armonizzazione dei sistemi ATM è entrato pienamente nella fase di sviluppo, ossia la fase industriale durante la quale le soluzioni tecnologiche operative e innovative testate e validate nelle precedenti fasi saranno implementate nei 28 Paesi europei

interessati da tale programma di modernizzazione e per la cui realizzazione sono previsti finanziamenti comunitari pari a circa 3 miliardi di euro.

L'Enav ha promosso, in conformità a quanto previsto dal Regolamento comunitario n. 409/2013 relativo alla definizione dei *Common Projects*, all'assetto di *governance* e individuazione degli incentivi a sostegno della realizzazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa (ATM Master Plan), la costituzione di un consorzio industriale "SESAR Deployment Alliance (SDA)", composto da, oltre Enav, 10 fornitori dei servizi di navigazione aerea, (A6 Alliance) 4 gruppi di compagnie aeree (A4) e 25 operatori aeroportuali (SESAR-related Deployment Airport Operators Group - SDAG), per coordinare, sincronizzare e monitorare la modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo in Europa sotto la supervisione della Commissione europea.

Il *Deployment Programme* (DP) costituisce il programma di lavoro completo e strutturato di tutte le attività richieste per implementare le tecnologie e le procedure necessarie alla realizzazione del *Pilot Common Project* (PCP), il regolamento europeo n. 716/2014 che vincola i 28 Stati membri ad implementare negli aeroporti e spazi aerei indicati entro le date stabilite le 6 Funzionalità ATM in esso individuate.

2.4.4. Il Gruppo A6

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

L'A6 partecipa al processo di modernizzazione dell'infrastruttura ATM europea, che è al centro del programma SESAR, il programma nato per progettare e implementare un nuovo sistema europeo di gestione del traffico aereo - pilastro tecnologico per la realizzazione del Cielo Unico Europeo.

2.4.5. Coflight

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

Lo sviluppo del Programma prevede la messa in operazioni di un nuovo FDP in grado di supportare le operazioni di controllo del traffico aereo per i prossimi 20 anni, garantendo la sua integrazione a supporto di ciascun fornitore di servizi per la navigazione aerea in Europa; *Coflight* sarà implementato all'interno di 4-Flight, il sistema ATM di rotta di Enav che entrerà in esercizio a partire dal 2019.

Basato sulle specifiche dell'eFDP di EUROCONTROL, *Coflight* rappresenta un'evoluzione importante sia a livello operativo che tecnologico, garantendo la corretta trattazione e gestione di piani di volo civili e militari, fornendo funzioni altamente avanzate quali la predizione della traiettoria in 4D (calcolata considerando il peso dell'aeromobile al decollo, le direttive delle compagnie aeree e le intenzioni del pilota), un nuovo meccanismo di interoperabilità basato sullo scambio del *Flight Object* con altre ATSU (*Air Traffic Service Units*), l'utilizzo in tempo reale di dati relativi ad eventuali restrizioni dei flussi di traffico e di dati metereologici sia a terra che in volo e l'integrazione con i servizi *Data-Link*.

2.4.6. 4-flight

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

Il Programma, articolato in due fasi, prevede dapprima lo sviluppo e la fornitura di un nuovo sistema dei servizi ATM compatibile con la gestione avanzata del sistema FDP introdotto da *Coflight*, e successivamente il raggiungimento del completo allineamento ai Requisiti Operativi introdotti dal Programma SESAR per il 2020.

2.4.7. Aireon

Nel novembre 2013 Enav è divenuto partner del primo sistema satellitare globale per la gestione del traffico aereo con un investimento di 61 milioni di dollari per l'acquisto del 12,5 per cento di AIREON, l'azienda statunitense del gruppo IRIDIUM che entro il 2018 realizzerà il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo.

Enav è entrata nel capitale di AIREON in partnership con il service provider canadese NAV CANADA, che detiene il 51 per cento delle quote, e con i *service provider* irlandese IAA e danese NAVIAIR con il 6 per cento ciascuno mentre il 24,5 per cento resta ad IRIDIUM. L'accordo prevede l'affidamento ad Enav di un ruolo chiave nello sviluppo del servizio verso i service provider dell'area mediterranea e del Sud-est asiatico.

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

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

2.5. Gli investimenti

2.5.1. Il Piano degli investimenti 2014-2016

Attraverso gli interventi pianificati nel piano investimenti del triennio 2014-2016, Enav ha confermato la posizione di rilievo conseguita nel contesto del trasporto aereo grazie soprattutto alle impegnative politiche di investimento attuate negli anni precedenti, anticipando in larga misura i concetti del nuovo network ATM che sta caratterizzando il quadro di riferimento internazionale.

La Commissione Europea sta, infatti, procedendo verso una sostanziale rivoluzione tecnologica del network ATM europeo, a cui sono chiamati a partecipare tutti gli stakeholder del trasporto aereo, in primis i provider dei servizi di assistenza al volo e l'Industria aeronautica. L'impegno economico previsto nel Piano degli Investimenti, ancorché decrescente, è in linea con la naturale evoluzione tecnologica dei cicli di investimento che, avendo previsto valori significativi, nel corso degli anni precedenti, consente una fase di assestamento, peraltro sinergica con l'andamento finanziario di Enav e con gli andamenti del traffico previsti.

Il Piano è stato proposto come aggiornamento del precedente (2013-2015) in termini di:

- rimodulazioni resesi necessarie a seguito di esigenze emerse nel corso della fase realizzativa;
- introduzione degli interventi previsti per il 2016.

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

2014	2015	2016	TOTALE
121 ml	121 ml	100 ml	342 ml

Il Piano rappresenta una flessione di circa il 10 per cento rispetto al piano triennale 2013-2015, pari a 383 ml.

Tale contenimento è stato effettuato principalmente attraverso degli elementi ormai positivamente sperimentati nel biennio precedente e quindi:

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

Relativamente ad alcuni consistenti interventi di carattere strategico, Enav prevede, come descritto in precedenza, di fare ricorso a fonti di finanziamento esterne, avvalendosi quindi anche di contribuzioni pubbliche nazionali o europee finalizzate alla realizzazione di importanti infrastrutture tecnologiche di specifico interesse istituzionale.

- I Principali interventi previsti nel piano 2014-2016

La pianificazione 2014-2016 è in linea con le politiche di ammodernamento e mantenimento tracciate dal Piano 2013-2015, con un ulteriore contenimento delle spese, come sopra descritto.

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

- l'estensione della vita operativa del SATCAS (sistema di supporto per il controllore nella gestione del traffico aereo), con lo strumento di detenzione dei conflitti di traffico a medio termine, in collaborazione con DSNA;
- l'avvio del programma di sviluppo della nuova piattaforma nazionale “4 Flight”, di cui è stato stipulato a fine 2013 l'accordo quadro;
- l'avvio dei programmi di sostituzione del SATCAS negli APP, TWR e nei sistemi di backup
- la sostituzione dei radar di superficie di Linate e, negli anni seguenti, di Malpensa e Fiumicino;
- il completamento della sorveglianza a terra degli aeroporti di Bologna, Torino, Venezia e Bergamo;
- la realizzazione adeguamenti elettrici presso l'ACC di Padova;
- la ristrutturazione della TWR di Fiumicino;

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

- **Aspetti finanziari del piano 2014-2016**

La sostenibilità degli impegni contrattuali che vengono presentati, coniugando le esigenze di contenimento della spesa con gli ineludibili obiettivi di conservazione ed ampliamento del posizionamento competitivo acquisito nel panorama internazionale, è stata definita tenendo conto dell'ammontare dei contratti già sottoscritti relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani ed ancora non conclusi, che, al 30 settembre 2013, era pari a circa 248 ml. L'Enav prevede che tale obbligazione, unitamente ai nuovi interventi previsti nel Piano degli Investimenti 2014-2016, possa produrre nel corso dei prossimi esercizi un avanzamento economico delle opere in termini di fatturato complessivamente pari a circa 497 ml. L'avanzamento delle opere realizzate afferisce per circa il 41 per cento al portafoglio dei contratti già in essere al 30 settembre 2013 e per circa il 59 per cento ai nuovi investimenti previsti per il triennio 2014-2016.

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

- **Principali interventi effettivamente attivati nel 2014**

Al 31 dicembre 2014, relativamente agli investimenti del piano approvato a fine 2013, sono stati avviati programmi per circa 126 ml, in linea col budget iniziale. Tra gli interventi più rilevanti attivati figurano:

- la emissione della prima Lettera d'Ordine Applicativa dell'accordo quadro per lo sviluppo della nuova piattaforma nazionale "4 Flight";
- l'ammodernamento del sistema di Automazione TWR su nuova architettura per 6 aeroporti;
- l'avvio della collaborazione con DSNR per lo sviluppo comune di uno strumento di rilevamento conflitti di traffico a medio termine (ERATO);
- l'avvio di una modifica al sistema di *fallback* degli ACC per la introduzione del sistema di fusione dati ARTAS di Eurocontrol;
- l'allestimento della Sala Prove Nazionale presso la nuova sede di Ciampino;
- l'ammodernamento di alcuni centri radio al nuovo standard di spaziatura a 8,33 KHz;
- l'upgrade delle LAN operative nei 3 ACC di Milan, Padova e Brindisi;
- l'allestimento della nuova TWR di Lampedusa;
- gli interventi urgenti per il transito e l'allestimento delle TWR militari di Verona e Ciampino;
- la fornitura degli apparati di *Voice Control Switch* per gli ACC di Milano e Padova;
- la ristrutturazione della TWR di Fiumicino.

- **Sviluppo dei sistemi informativi gestionali**

Nel corso dell'anno 2014 sono stati ultimati, ovvero avviati, importanti progetti in ambito dei sistemi informativi gestionali, che hanno assunto carattere di priorità al fine di predisporre i sistemi al nuovo modello contabile IAS e per la eventuale privatizzazione. In particolare:

- è stato avviato l'*upgrade* dei *server* centrali del SIG con nuova tecnologia *blade* e con nuove macchine *back-end*;
- è stata eseguita la modifica di gran parte del parco di applicazioni allo standard IAS;
- sono state avviate ulteriori ottimizzazioni ai sistemi di gestione del patrimonio immobiliare, di gestione e monitoraggio dei progetti, del sistema di gestione del personale ESPER.

E' stata inoltre avviata una revisione ed ottimizzazione dei sistemi di *payroll*, gestione presenze e trasferite (progetto SFERA).

2.5.2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2015-2017

- Il Piano degli investimenti 2015-2017

Al termine del 2014, non risultando significative modifiche delle necessità operative ed in assenza di sostanziali indicazioni e variazioni strategiche da parte del CdA insediatosi dal 18 settembre 2014, il piano 2015-2017 non ha presentato modifiche rispetto a quello 2014-2016, a parte la introduzione della annualità 2017 sul valore di 100 ml, come già presente nelle proiezioni a 5 anni già analizzate dal Board nel 2013.

Il Piano degli Investimenti 2015-2017 evidenzia quindi interventi per un importo contrattuale complessivo pari a 321 ml, indicativamente ripartiti nel corso del triennio come segue:

2015	2016	2017	TOTALE
121 ml	100 ml	100 ml	321

che rappresenta una flessione di oltre il 6 per cento rispetto al piano triennale 2014-2016, pari a 342 ML.

- Principali interventi previsti

La pianificazione 2015-2017 è in continuità con le politiche di ammodernamento e mantenimento tracciate dal Piano 2014-2016. Tra gli interventi di maggior rilievo che si prevede di avviare, tutti già inclusi nel piano 2015-2017, figurano:

- la estensione vita operativa del SATCAS, con lo strumento di gestione dei conflitti di traffico a medio termine e in fase di arrivo;
- le successive LoA dell'accordo 4-Flight;
- la sostituzione dei radar di superficie di Linate e, negli anni seguenti, di Malpensa e Fiumicino;
- l'avvio dei programmi di sostituzione dei *tracker* di aeroporto;
- il completamento della sorveglianza a terra degli aeroporti di Bologna, Torino, Venezia e Bergamo;
- la realizzazione adeguamenti elettrici presso l'ACC di Padova;
- l'adeguamento e la messa a norma di varie centrali elettriche aeroportuali;
- la sostituzione di radioassistenze di rotta e di aeroporto;

- la installazione dei VCS di ACC con nuovi a standard VoIP;
- l'ammodernamento dei servizi TLC operativa su vari aeroporti;
- l'adeguamento di sistemi meteo aeroportuali all'ultimo emendamento ICAO su piattaforma Techno Sky;
- la implementazione ottimizzata di sistemi atti a consentire una sostanziale riduzione del carico manutentivo (c.d. "Nuova Manutenzione"), alla luce dei dati di ritorno delle implementazioni dei primi anni;
- l'ammodernamento di infrastrutture e sistemi su APT militari in transito;
- completamenti infrastrutturali a Ciampino;
- completamenti infrastrutturali a Forlì e allestimento della nuova Academy.

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

2.6.1. Evoluzione della consistenza del personale

L'andamento dell'organico relativo all'esercizio 2014 ha registrato, a fronte di 44 uscite, un saldo positivo di 8 unità, passando da 3.330 a 3.338, dovuto a:

- Inserimento di personale tecnico specializzato per la Direzione Servizi Navigazione Aerea, per l'Area Tecnica e per l'Academy;
- Ricambio qualitativo di personale amministrativo/supporto (assunzione personale Optimatica);
- Assunzione di unità provenienti da Techno Sky e da Sicta a seguito dell'accentramento di attività sulla Capogruppo.

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

Si evidenzia in particolare che l'incremento del numero dei quadri trova motivazione nell'adeguamento del livello di inquadramento alle responsabilità assegnate ai nuovi Responsabili di settori, uffici e impianti.

Tabella 1 - Consistenza del personale

	31/12/2013	31/12/2014
Dirigenti	68	62
Quadri	346	364
Impiegati	2.916	2.912
Consistenza finale al 31 dicembre	3.330	3.338

Profilo	2012				2013				2014			
	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno
Dirigenti	5	8	70,25	67	6	5	69,33	68	1	7	64,67	62
CTA	89	51	1.827,05	1.830	45	28	1.841,71	1.847		6	1.842,59	1.841
EAV	99	25	406,60	418	52	14	437,10	456		13	453,03	443
Meteo		120	68,45	29	6	2	30,99	33			33,00	33
Op. Radiom.			34,00	34	11	3	43,33	42		3	40,32	39
Inf/Tec/Amm	17	22	877,41	880	28	24	874,83	884	63	27	903,54	920
Totale	210	226	3.283,76	3.258	148	76	3.297,29	3.330	52	44	3.337,15	3.338

Tabella 2 - Organico per funzione e categoria professionale al 31 dicembre 2014

FUNZIONI	DIR	CTA		EAV		MET		ORM		TEC		INF		AMM		Totale	
		Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri
academy	3	15	4	1		1				8		1		14	3	43	7
audit	1													11	4	12	4
amministrazione, finanza e controllo	5	1	1							1	1			71	18	78	20
affari legali e societari	1													20	6	21	6
risorse umane	8									7	2	4		114	21	133	23
qualita e sistemi di gestione	1									7	2			3	1	11	3
comunicazione	1													9	2	10	2
strategie internazionali	4	8	5	3	2					10	4			10	1	35	12
sviluppo commerciale	1									2	1			8	3	11	4
brand development	1													7		8	0
organizz. nazionali trasporto aereo	1													4	1	5	1
analisi geopolitiche	1													2		3	0
direttore generale	2													5		7	0
acquisti	1									3	2	1	1	33	6	38	9
logistica e servizi di supporto										13	3			14		27	3
safety	1	7	3							3	1			1		12	4
security	1									6	2	6		6	1	19	3
area tecnica	5							1	1	89	27	40	8	33	4	168	40
area operativa	24	1.810	184	439	7	32	3	38	13	101	9	61	4	192	3	2.697	223
<i>operazioni di aeroporto</i>	11	808	76	274	4					15	2	6		86	1	1.200	83
<i>operazioni di rotta</i>	5	968	90	53						18	1	12		62	2	1.118	93
Consuntivo 2014	62	1.841	197	443	9	33	3	39	14	250	54	113	13	557	74	3.338	364

2.6.2. Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2014, come si evince dal prospetto che segue, si chiude a 403,73 ml con un incremento di 6,24 ml (+1,57 per cento) rispetto al 2013 che era stato consuntivato a 397,49 ml.

Tabella 3 - Costo del personale

	2013	2014	Variazione % 2014/2013
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
Stipendi ed altri assegni fissi	227.516.764	235.703.597	3,60%
Indennità accessorie	11.778.107	11.582.696	-1,66%
INDENNITA' VARIABILI			
Lavoro straordinario	738.642	759.479	2,82%
Disponibilità	275.418	261.114	-5,19%
Indennità per trasferimenti	491.839	658.146	33,81%
Indennità per trasferimenti temporanei	198.662	302.938	52,49%
Indennità di distacco	246.904	229.538	-7,03%
Permessi e RFS	115.472	113.723	-1,51%
Maggiorazioni per lavoro in turno	7.882.952	8.079.299	2,49%
Lavoro festivo	6.068.616	6.259.265	3,14%
Festività coincidenti	1.732.983	1.191.580	-31,24%
Altre indennità	13.407	13.411	0,03%
Straordinario operativo (ex compensi ore aggiuntive)	4.784.497	4.812.836	0,59%
Reperibilità	1.621.719	1.600.819	-1,29%
PREMIO DI RISULTATO			
Premio di risultato dirigente	1.315.203	1.465.380	11,42%
Premio di risultato non dirigente	6.500.000	6.000.000	-7,69%
INDENNITA' PER MISSIONI			
Missioni nazionali	497.580	613.875	23,37%
Missioni estere	245.894	255.042	3,72%
Missioni addestrative	620.762	603.627	-2,76%
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE			
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute	3.489.089	1.428.294	-59,06%
Accantonamento dirigenti per RFS e ferie maturate e non godute	50.615	108.561	114,48%
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	1.019.193	421.257	-58,67%
Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate e non godute	13.368	28.877	116,02%
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI			
Assicurazione del personale dipendente	5.528.188	4.555.425	-17,60%
Assicurazione del personale dirigente	220.592	300.076	36,03%
Oneri previdenziali ed assicurativi	81.013.389	83.368.060	2,91%
Oneri previd. Inail	2.248.796	1.954.569	-13,08%
Contributi al Fondo di previdenza complementare	7.319.657	7.578.217	3,53%
ACCANTONAMENTO TFR			
Accantonamento TFR	17.001.932	17.624.620	3,66%
Accantonamento dirigenti TFR	797.782	755.799	-5,26%
ALTRI COSTI DEL PERSONALE			
Incentivo all'esodo	5.602.000	4.600.800	-17,87%
Altri costi del personale	103.419	20.257	-80,41%
Borse di studio e rimborsi	440.954	468.176	6,17%
Equo Indennizzo	253	8181,89	3133,95%
Totale	397.494.648,00	403.727.537,81	1,57%

Le cause di tale incremento possono riassumersi come segue:

Stipendi ed altri assegni fissi

Si è passati da 227,52 ml a 235,70 ml (+8,18 ml pari al +3,60 per cento).

Tale aumento è l'effetto combinato tra:

- crescita delle retribuzioni (+2,13 ml pari al +0,94 per cento);
- variazioni dovute ai cambi di abilitazione ed all'aumento del superminimo ristrutturazione salariale per il personale CTA (+3,15 ml pari al +1,38 per cento);
- aumento dei minimi e superminimi previsto nel CCNL con decorrenza ottobre 2014 (+1,1 ml pari al +0,48 per cento);
- trascinamento della variazione del CCNL intervenuta a luglio 2013 (+1,8 ml pari al +0,79 per cento).

L'organico medio 2014 presenta un aumento di circa 40 unità rispetto al 2013 passando da 3.297 a 3.337 unità, conseguente, principalmente, all'assunzione del personale ex Optimatica.

Premio di Risultato (Dirigente e non dirigente)

Il valore consuntivato totale è passato da 7,82 ml del 2013 a 7,47 ml nel 2014 (-0,35 ml pari al -4,48 per cento). Nello specifico il premio di risultato per il personale dirigente è aumentato dell'11,42 per cento (l'incremento è dovuto esclusivamente alla maturazione per l'anno 2014 della quota di premio legato alla produttività aziendale che non era stato corrisposto per l'anno 2013) e quello del personale non dirigente è diminuito del 7,69 per cento.

Indennità per trasferimenti (definitivi e temporanei)

Si è passati da 0,69 ml del 2013 a 0,96 ml del 2014 (+0,27 ml pari al +39,19 per cento). Nel corso dell'esercizio ha preso infatti avvio il processo di mobilità geografica e professionale connessa all'implementazione del Progetto Aeroporti a basso traffico.

Assicurazioni del personale (Dirigente e non dirigente)

Il rinnovo della convenzione ha portato ad una diminuzione del valore delle assicurazioni da 5,75 a ml 4,86 ml (-0,89 ml pari al +15,48 per cento). Il risparmio conseguito trova essenziale motivazione nell'avvio, dal 1 gennaio 2014, della nuova polizza "rimborso spese mediche e ospedaliere" per il personale dipendente, affidato per il triennio 2014- 2016 con gara europea, che ha comportato un minor costo pro-capite pari a circa 200 euro.

Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute

L'attenzione prestata alla corretta fruizione delle ferie da parte del personale non dirigente ha portato ad un decremento dell'importo accantonato da 3,49 ml del 2013 a 1,43 ml del 2014 (-2,06 ml pari al -59,03 per cento).

Accantonamento dirigenti per RFS e ferie maturate e non godute

Si è passati da 0,05 ml del 2013 a 0,11 ml del 2014 (+0,06 ml pari al +114,48 per cento). E' da tenere presente che il minor accantonamento dell'anno 2013 era conseguente all'uscita per pensionamento di dirigenti con un residuo ferie particolarmente elevato.

2.6.3. Le relazioni industriali

Un aspetto di particolare rilevanza che ha contraddistinto l'anno 2014, per quanto concerne le Relazioni Industriali di Enav, è stato l'accordo del 27 maggio con il quale Enav, passando attraverso la progressiva e spesso caotica disciplina di regolamenti, circolari e accordi sindacali prima, e di accordi aziendali poi, si è dotata di un vero e proprio contratto collettivo di lavoro.

ASSOCONTROL, in rappresentanza delle associate Enav, Techno Sky e SICTA e le organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT e UGL-T, ha sottoscritto la Parte Specifica del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Settore del Trasporto Aereo, relativa ai Servizi ATM diretti e complementari ed è il primo ad essere sottoscritto all'interno del settore.

La previsione di tre sezioni specifiche (impianti strategici, impianti a basso traffico e servizi complementari) rappresentano l'assoluta novità nell'architettura contrattuale della Parte Specifica dei Servizi ATM.

Di particolare rilievo è la sezione dedicata agli impianti a basso traffico che, prendendo spunto dal Piano Nazionale degli Aeroporti, costituisce lo strumento contrattuale per la realizzazione del progetto di Enav sulla razionalizzazione degli aeroporti a minor traffico, fondato su logiche di redditività e di auto remunerazione, così come è di significativa importanza, per l'approccio innovativo adottato, la sezione relativa all'area di business, di insostituibile supporto all'attività "core" di Enav, in cui si gestiscono tutti i sistemi dedicati alla progettazione, sviluppo, conduzione e manutenzione delle infrastrutture e piattaforme tecnologiche utilizzate per i servizi ATM, e forniti dalle società Techno Sky e SICTA del Gruppo Enav.

Il contratto collettivo nazionale di lavoro del settore del trasporto aereo – indipendentemente dalla diversa tempistica nella sottoscrizione delle rispettive parti specifiche – ha una durata comune di tre anni con decorrenza dal 1 gennaio 2014 e scadenza al 31 dicembre 2016.

Il modello contrattuale e la sua applicazione

Per quanto riguarda il personale appartenente alla sezione degli impianti a basso traffico la nuova disciplina contrattuale è riferita esclusivamente alle norme relative alla classificazione, all'orario e agli aspetti retributivi contenute nella sezione stessa, mentre per tutto il resto trovano applicazione le norme comuni contenute sia nella Parte Generale che in quella Specifica – Servizi ATM.

La suddetta nuova disciplina contrattuale trova applicazione dal 1 gennaio 2015 nei confronti di tutto il personale di nuova assunzione e di quella parte di personale già in servizio presso i suddetti aeroporti che, a quella data o a date successive (in funzione dell'implementazione del piano aeroporti minori), avesse deciso (se l'impianto di riferimento è già transitato) o decidesse di permanere, comunque, sull'impianto di prossima transizione.

Per quanto riguarda, invece, il personale appartenente alla sezione dei servizi complementari la disciplina contrattuale di riferimento per quanto riguarda la classificazione, l'orario e gli aspetti retributivi resta quella attualmente utilizzata da Techno Sky e SICTA di provenienza settore metalmeccanico (seppure adattata ad un profilo più aderente al settore servizi piuttosto che di tipo industriale), mentre per tutto il resto trovano integrale applicazione le norme comuni contenute sia nella Parte Generale che in quella specifica – Servizi ATM sostituendo, così, integralmente la precedente normativa contrattuale del settore metalmeccanico.

Rinnovo della parte economica per il personale di Enav

La sottoscrizione del nuovo contratto del settore del trasporto aereo per la parte Servizi ATM ha determinato, nei fatti, uno slittamento in avanti di due anni (2015/2016) della scadenza del vecchio contratto (31 dicembre 2014) sino alla nuova scadenza prevista del 31 dicembre 2016.

A fronte di tale allungamento è previsto un riconoscimento economico complessivo di 3 ml (1,5 ml per ciascun anno) da distribuire fra tutto il personale di Enav in servizio nel biennio e da collocare su voci economiche riconducibili ad elementi di produttività piuttosto che ad automatismi retributivi e con una tempistica di erogazione da definire.

Inoltre, per quanto attiene al premio di risultato è stato previsto – per il biennio 2015/2016 – il riconoscimento di una quota fissa di 3 ml.

Per quanto attiene, infine, all'aspetto della conflittualità sindacale, si è registrata, in ambito Enav, una maggiore incidenza di azioni di sciopero, sia di ambito locale che nazionale, determinata esclusivamente dalla compagine autonoma delle organizzazioni sindacali in quanto non firmatarie del già citato contratto collettivo nazionale di lavoro.

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

Il contenzioso del lavoro

Nel corso del 2014 si è dimezzato il numero di controversie giudiziarie instaurate contro Enav: solo 32 contro le 69 notificate nel 2013. Le controversie degli ex dipendenti della Società Optimatica, che chiedevano la dichiarazione dell'illegittimità dell'appalto intercorso tra Enav e la Società stessa ed il conseguente riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato presso Enav, sono per la maggior parte giunte a conclusione.

Anche i contenziosi presentati dai tecnici dipendenti da Techno Sky, che chiedono il riconoscimento del rapporto di lavoro come dipendenti Enav a decorrere dal 31 maggio 2007, sono in parte pervenuti a conclusione in parte rinviati in attesa di incontri sindacali che prevedono un'armonizzazione degli odierni, rispettivi assetti contrattuali.

Rimangono singole controversie su vari aspetti del rapporto di lavoro, alcune delle quali già concluse con esiti in larga parte favorevoli all'Azienda.

Resta comunque elevata la percentuale di sentenze favorevoli a Enav nelle cause in materia di contenzioso del lavoro.

La Privacy

Anche nel corso del 2014, è proseguito il monitoraggio sulle misure di sicurezza in materia di protezione dei dati personali e sono state verificate le misure di sicurezza e gli accorgimenti tecnici ed informatici adottati per garantire l'integrità e la disponibilità dei dati.

Si è proceduto, come previsto dal Provvedimento del Garante della Privacy del 27 novembre 2008, alla valutazione sull'operato degli Amministratori di Sistema, ad un anno dalla loro designazione.

È stato predisposto il Documento sugli adempimenti minimi di sicurezza ai sensi degli artt. 31, 34 e 35 del d.lgs.196/2003 (Codice in materia di protezione dei dati personali), che, come noto, costituisce una misura di sicurezza da adottare per assicurare un livello minimo di protezione dei dati personali in caso di trattamento effettuato con o senza strumenti elettronici, che attesta e garantisce l'applicazione della disciplina posta a tutela dei dati personali.

Del predetto Documento, è parte integrante l'Analisi dei Rischi cui sono esposti i dati personali che, nel corso del 2014, è diventata parte integrante dell'Analisi del Rischio per la Sicurezza delle Informazioni, necessario alla conformità di Enav alla certificazione 27001/2006.

Sono state riportate all'interno delle "Regole" del *Security Management System*, le prescrizioni precedentemente inserite nel documento denominato MOS "Manuale Operativo di Sicurezza".

Tale insieme di norme, che regolamentano tematiche specifiche di sicurezza, e sono destinate a tutto il personale (interno ed esterno) e/o a determinati gruppi all'interno dell'Organizzazione, si aggiungono ed integrano quanto riportato nella *Security Policy* di Enav.

La trasparenza

In applicazione del D.lgs.14 marzo 2013, n.33 il 28 febbraio 2014 è stato nominato il Responsabile della Funzione Risorse Umane quale Responsabile della Trasparenza per le finalità di cui al Programma della Trasparenza e Integrità di Enav s.p.a.

In data 28 febbraio 2014, l'Amministratore Unico pro tempore, ha approvato il "Modello di organizzazione, gestione e controllo", ai sensi del Decreto Legislativo 8 giugno 2001 n. 231.

La Parte Speciale - 1 del predetto Modello è adottata da Enav s.p.a. quale proprio Piano di Prevenzione della Corruzione, di cui, così come disposto dall'art.10 comma 2 del D.lgs. n. 33/2013, il Programma triennale per la Trasparenza e l'integrità ne costituisce una Sezione.

Così come previsto nel predetto Programma, il processo di implementazione delle informazioni della sezione "Trasparenza" sono coordinate dal Responsabile della Trasparenza.

La formazione e l'Academy di Forlì

Le ore di formazione erogate da Academy durante il 2014 sono state complessivamente 127.386 suddivise in 63.780 ore di formazione *ab-initio*, 9.300 ore di formazione avanzata, 27.620 ore di formazione continua, 16.828 ore di formazione per clienti esterni, 8.374 ore di formazione linguistica ed 1.484 ore di ulteriore formazione erogata al Simulatore di Volo e in modalità *e-learning*. Pur in presenza di un sensibile calo delle ore di attività rispetto all'anno precedente si è registrato un numero più elevato di partecipanti (655 complessivi) e di progetti realizzati.

Oltre ai corsi tradizionalmente erogati da Academy, si sono aggiunti progetti di formazione per personale destinato alla gestione del traffico degli ex Aeroporti Militari di Roma Ciampino e Verona Villafranca.

È stato dato ulteriore impulso alla Formazione Finanziata con l'attivazione di 13 nuovi Piani di formazione che, relativamente alle attività rendicontabili di competenza del 2014, hanno generato un potenziale ritorno economico da Fondimpresa di circa 818.600 euro.

È continuato l'impegno di Academy sul versante del mercato *non-captive* in cui ha giocato una particolare rilevanza il training per la Malesia. Sono stati realizzati corsi per 130 controllori di Torre e 50 controllori di Avvicinamento presso l'ACC di Kuala Lumpur per un totale di circa 14.000 ore di training.

Ulteriori attività con clienti esterni hanno visto consolidare l'erogazione di seminari per gli Istituti tecnici aeronautici e un nuovo percorso di formazione Meteo per il personale ENEA del progetto Antartide.

Il riassetto organizzativo di Academy e l'ulteriore focalizzazione sulle attività del *core business* ha visto l'avvio della progettazione del training del personale operativo sulle competenze definite *Non Technical Skill*, finalizzato al miglioramento delle performance di gestione del traffico.

Inoltre nel 2014 è stato progettato il programma di aggiornamento "Refresher OJTI".

Infine con la creazione del settore Metodologie e sistemi per la didattica, è stato messo a punto un processo di sviluppo per la creazione di scenari e ambienti di simulazioni che rendono possibile, in tempi rapidi, la riproduzione di aree di servizio, facilitando la creazione di esercizi tali da accompagnare sia la migrazione da aeroporti militari a civili sia i potenziali progetti di formazione commerciale che potrebbero richiedere l'utilizzo di specifiche aree non presenti nella nostra abituale geografia.

2.7. L'attività negoziale

2.7.1. L'Attività negoziale e le procedure di aggiudicazione

L'esercizio 2014 evidenzia una lieve flessione di valore complessivo degli affidamenti, sia in ragione di un normale adeguamento delle attività di acquisto, sia in relazione ai piani e programmi attuativi dell'evoluzione tecnologica di Enav s.p.a.

Come valori complessivi, si rileva una riduzione da circa 398,7 ml nel 2013 a circa 366,6 ml nel 2014.

Particolare rilevanza, anche sotto il profilo finanziario, assume il contratto, stipulato nel dicembre 2014, per il "Servizio di gestione e manutenzione dei Sistemi Operativi per la navigazione aerea", per un valore complessivo pari a 242,5 ml.

In particolare il canone annuo di manutenzione è stato ridotto dai 61,5 ml del 2013 a 60,6 ml con un ulteriore recupero di efficienza pari all'1,5 per cento.

Tale efficientamento assume particolare rilievo a fronte dell'aumento del numero di aeroporti serviti da Enav e mantenuti da Techno Sky che nel 2014 è salito da 38 a 40 in virtù del transito dei due ex aeroporti militari di Roma Ciampino e Verona Villafranca.

Il trend di diminuzione del canone di manutenzione diviene ancor più significativo se correlato al costante aumento negli ultimi anni del numero degli "apparati" mantenuto.

La massimizzazione del ricorso agli affidamenti *in house* a Techno Sky per la realizzazione del Piano Investimenti e per le attività di esercizio Enav, ha consentito inoltre di:

- ottenere risparmi di Gruppo e migliorare l'efficacia complessiva degli affidamenti di Enav e del Gruppo;
- ridurre il rischio e i costi derivanti dal ricorso a fornitori esterni;
- valorizzare e sviluppare il *know-how* di Techno Sky ampliandone l'offerta, con particolare riferimento ad attività a elevato valore aggiunto;
- accrescere il valore della società controllata, aumentandone contestualmente il correlato potenziale di vendita sul mercato esterno.

Relativamente alla tabella che segue, ove vengono riportati in termini riassuntivi i dati in percentuale relativi all'intera attività negoziale, va tenuta presente la forte incidenza per il 2014 del peso del già citato contratto per il "Servizio di gestione e manutenzione dei Sistemi Operativi per la navigazione aerea" che con un importo complessivo di 242,5 ml rappresenta oltre il 73 per cento del valore totale, nonché dell'Accordo Quadro con Gara Europea "4 Flight" aggiudicata per un valore di 205,9 ml.

Il valore delle procedure di gara è di circa il 29 per cento.

Sono state svolte 15 gare, su una base d'asta complessiva di circa 7,6 ml, aggiudicate per un valore complessivo di 4,2 ml con un ribasso medio ponderato di circa il 44 per cento.

Nel corso del 2014 si sono svolte alcune gare di particolare rilievo che sono state aggiudicate nei primi mesi del 2015 ed i cui valori complessivi, pari a circa 24 ml, non sono stati inclusi nelle tabelle sotto riportate.

Si segnalano in particolare:

- la Gara per i Radar SMR: la prima gara effettuata da Enav sui Radar, che ha ad oggetto la sostituzione dei due Radar di terra di Milano Linate, ed in opzione la fornitura di ulteriori 5 apparati. Tale gara è stata aggiudicata per un valore complessivo di circa 5,8 ml incluse le opzioni, con un risparmio di circa il 50 per cento rispetto ai precedenti valori di acquisto (con un costo per singolo apparato che scende da circa 1,3 ml a 0,629).
- Servizio di ristorazione a mezzo Buoni Pasto: aggiudicata per un valore di circa 16 ml per Enav e 4 ml per Techno Sky con uno sconto sul valore facciale del Buono di oltre il 19 per cento.
- Gara AIDA: gara per lo sviluppo di un sistema di monitoraggio e reporting dati ATM con base d'asta 5 ml e contrattualizzata a 2,5 ml (con un ribasso del 50 per cento).

Relativamente agli atti di Variazione il loro valore risente della problematica inerente al transito degli Aiuti Visivi Luminosi (AVL) dalla gestione Enav a quella delle società di gestione aeroportuale.

Circa il valore delle procedure negoziate singole, occorre sottolineare che la loro adozione nell'ambito dei sistemi per il controllo del traffico aereo è connessa a vincoli tecnologici e alla presenza di diritti di privativa industriale che inducono il ricorso ad un unico fornitore. Infatti il dato indicato è dovuto precipuamente al rinnovo di licenze software a carattere pluriennale per le quali sussistono diritti di privativa industriale, nonché allo sviluppo di programmi/progetti per attività tecnologiche ed infrastrutturali, per le quali i singoli atti negoziali si pongono come affidamenti complementari e necessari.

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

Tab. 1 - Sede Centrale			
Anno 2013		Anno 2014	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
GARA - PA/PR	68,81%	GARA - PA/PR	9,94%
APPALTO IN HOUSE	12,24%	APPALTO IN HOUSE	73,37%
COTTIMO FIDUCIARIO CON GARA INFORMALE IN ECONOMIA	0,60%	COTTIMO FIDUCIARIO CON GARA INFORMALE IN ECONOMIA	0,93%
GARE ELETTRONICHE E MARKET PLACE	0,14%	GARE ELETTRONICHE E MARKET PLACE	0,17%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	10,20%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	9,84%
		ATTIVAZIONE OPZIONE	0,57%
ATTO DI VARIAZIONE	7,81%	ATTO DI VARIAZIONE	4,97%
CONVENZIONE	0,20%	CONVENZIONE CONSIP	0,19%
Totale complessivo	100,00%	Totale complessivo	100,00%
Sedi Decentrate			
Anno 2013		Anno 2014	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
COTTIMO FIDUCIARIO CON GARA INFORMALE IN ECONOMIA	30,68%	COTTIMO FIDUCIARIO CON GARA INFORMALE IN ECONOMIA	13,36%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	32,34%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	26,53%
RATIFICA	34,88%	RATIFICA	37,33%
APPALTO IN HOUSE	2,10%	APPALTO IN HOUSE	18,91%
		CONVENZIONE CONSIP	0,71%
		GARE ELETTRONICHE E MARKET PLACE	3,16%
Totale complessivo	100,00%	Totale complessivo	100,00%

2.7.2. Le attività commerciali della società

Per rispondere alle nuove esigenze di mercato, anche l'offerta commerciale di Enav risulta in continua evoluzione con obiettivi strategici diretti alla conquista della leadership nei paesi target, al consolidamento del mercato italiano e al potenziamento dell'immagine aziendale.

Il Gruppo ha conseguito risultati in termini di ricavi derivanti dalle vendite di servizi al mercato terzo per un totale di circa 9,5 ml di cui circa 6,5 ml di Enav, 2,5 ml di Techno Sky e 0,5 ml di Enav Asia Pacific. I ricavi 2014 verso il mercato terzo, comparati con il precedente esercizio, hanno registrato un aumento di circa il 21 per cento.

Il portafoglio servizi e prodotti è stato organizzato e ordinato in sei macro aree:

Consulenza aeronautica e progettazione

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

Consulenza direzionale

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

Formazione

- Controllori del Traffico Aereo
- Meteorologi
- Ispettori Radiomisure
- Tecnici Aeronautici ed Elettronici
- Amministrativa e Gestionale

- Progettazione di Sistemi di Formazione

Ingegneria e Servizi Tecnici

- Software ATM
- Sistemi Meteo
- Sistemi di Gestione Logistica
- Sistemi di Gestione Manutenzione
- Installazione, integrazione e messa in esercizio dei sistemi CNS/ATM
- Servizi di manutenzione

Radiomisure

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

Simulazioni, Validazioni Operative e Verifiche Tecniche

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

Al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi strategici commerciali e in particolare il presidio dei mercati target, la funzione Sviluppo commerciale si è concentrata nel 2014 nelle seguenti azioni commerciali:

- proposizione ad organizzazioni straniere (essenzialmente gestori del traffico aereo ed authority) di nuovi progetti;
- partecipazione a fiere e convegni per la promozione commerciale;
- partecipazione a gare nazionali ed internazionali;
- stipula di contratti di consulenza aeronautica ed assistenza tecnica in ambito internazionale;
- stipula di contratti per servizi tecnici con clienti internazionali;
- sviluppo di notevole *expertise* nella metodologia di elaborazione dei progetti complessi in termini di contenuti e processi;
- sottoscrizione di accordi di cooperazione commerciale con partner industriali;

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

Ad oggi il Gruppo Enav ha acquisito contratti commerciali in più di 20 Paesi ed ha una presenza stabile in aree geografiche strategiche quali Asia Pacific, Middle East e Africa.

La presenza in tali aree offre al Gruppo l'opportunità di consolidare il proprio business nei Paesi già presidiati e di espandere le proprie attività attraverso l'accesso a nuovi mercati.

L'area Asia Pacific ha come paese di riferimento la Malesia e il Middle East Dubai con interessanti prospettive ad Abu Dhabi ed in Arabia Saudita.

L'Africa ha due aree distinte di sviluppo del business: il nord Africa con il Marocco e la Libia anche se quest'ultima al momento versa in una complessa situazione politica che non permette azioni commerciali dirette e una seconda rappresentata dell'East African Community con Kenya, Rwanda ed Uganda.

2.8. Il contenzioso

Nell'ambito delle note vicende giudiziarie - che hanno coinvolto anche ex organi di vertice e dirigenti di Enav oltre alla SELEX Sistemi Integrati (oggi SELEX ES) e terzi - il procedimento penale nei confronti dell'ex Amministratore Delegato, per le ipotesi di reato di cui agli artt. 319 e 321 c.p. e all'art. 7, commi 2 e 3, legge n. 195/1974 e all'art. 4, comma 1, legge n. 659/1981, e di un ex dirigente della Società, per le ipotesi di reato di cui agli artt. 319 e 321 c.p., in cui Enav è costituita parte civile, prosegue attualmente in fase di istruttoria dibattimentale.

Ancora nell'ambito dell'indagine avviata dalla Procura della Repubblica di Roma negli anni 2010/2011, sono poi intervenute sentenze di patteggiamento dei procedimenti penali pendenti a carico di ex consiglieri d'amministrazione, ex vertici di cessati fornitori, ex vertici e dirigenti e consulenti di società terze nei confronti dei quali Enav ha intrapreso iniziative stragiudiziali propedeutiche alle azioni finalizzate a conseguire il ristoro dei danni, anche all'immagine, cagionati alla Società, anche per i fini interruttivi della prescrizione.

Con riferimento ad altro procedimento penale per le ipotesi di reato di cui all'art. 323 c.p. per quanto concerne l'ex Amministratore Delegato, e di cui all'art. 640 co. 2 n. 1 c.p. per quanto concerne un ex dirigente della Società, risulta intervenuto provvedimento di archiviazione.

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

Nell'ambito del procedimento penale pendente nei confronti, tra gli altri, di vertice di ex società di progettazione edilizia, ex consigliere d'amministrazione di Enav nonché vertice di società subappaltatrice di fornitore di Enav con riferimento ad ipotesi di reato di cui all'art 110 c.p., art. 7, commi 2 e 3, l. n. 195/1974 e art. 4, comma 1, l. n.659/1981, oltre che per il reato di cui all'art. 8, l. n. 74/2000, con specifico riferimento a subappalti inerenti il contratto per l'ammodernamento dell'Aeroporto di Palermo, in data 8 aprile 2014 è stata consegnata documentazione nella disponibilità di Enav all'Autorità Giudiziaria. Risulterebbe indagato nell'ambito del medesimo procedimento anche l'ex Amministratore Delegato di Enav per le sole ipotesi di reato di cui all'art. 319 e 321 c.p..

La Società ha inoltre conferito incarico per l'esperimento delle valutazioni propedeutiche all'adozione di iniziative di tutela in relazione al suddetto procedimento.

Nell'ambito del procedimento penale pendente nei confronti dell'ex Presidente del Consiglio di Amministrazione di Enav, dell'ex dirigente di Enav e di vertici di società terza – ex fornitrice della controllata Techno Sky - per i reati di cui agli artt. 81, 319 e 321, la Società si è costituita parte civile all'udienza del 16 febbraio 2015.

Successivamente, all'udienza del 18 giugno 2015 Enav si è costituita parte civile nei confronti di altro ex dirigente della Società, imputato dei medesimi fatti, e la cui posizione originariamente stralciata è stata successivamente riunita.

In relazione alla illecita sottrazione di beni e materiali di Enav in deposito presso magazzino di terzi, di cui si è avuto contezza nel mese di gennaio 2014 a seguito della denuncia querela sporta da Enav, la Procura procedente ha avviato procedimento penale nell'ambito del quale è pervenuta alla Società, in qualità di persona offesa da reato, richiesta di rinvio a giudizio immediato per il reato di cui all'art. 61 n. 11, 646 c.p. contestato ad uno degli imputati. In data 2 luglio 2015 la Società si è costituita parte civile al fine di ottenere il ristoro dei danni subiti.

Quanto alle azioni cautelative intraprese alla luce delle richiamate vicende giudiziarie, si rappresenta - con riferimento al risolto contratto di investimento relativo al sistema ADS-B, definito in maniera cautelativa per la Società con il riconoscimento di importi inferiori a quelli originariamente contrattualizzati, in considerazione della circostanza che quota parte delle lavorazioni relative al predetto contratto ha formato oggetto di finanziamento TEN-T in favore della Società – che è stata assicurata una trasparente informativa agli interlocutori istituzionali

nazionali ed europei circa le iniziative da Enav intraprese nella gestione di tale tematica. All'esito dell'istruttoria espletata, l'agenzia Inea ha ritenuto di chiedere ad ENAV la restituzione dell'importo oggetto di prefinanziamento nella misura complessiva di circa 1,8 ml, avuto riguardo alla ritenuta non *compliance* della fattispecie delle previsioni degli artt. III.3.7.1 e III.2.5 delle *General Conditions* allegate alla Decisione di finanziamento.

In relazione al risolto contratto stipulato tra Enav e SELEX in data 26 giugno 2009 per l'Ammodernamento del Sistema aeroportuale dell'Aeroporto di Palermo, la Società seguita a trattenerne, cautelativamente e in pendenza di ulteriori accertamenti, in applicazione di apposita scrittura privata sottoscritta in data 24 dicembre 2012, un ammontare di circa € 3.9 Ml; sono in corso interlocuzioni con il fornitore al fine di pervenire alla definitiva chiusura della fattispecie in modo cautelativo per Enav.

E' ancora in corso la procedura arbitrale, il cui lodo è atteso entro il termine del 27 ottobre 2015, instaurata in data 3 luglio 2013 dalla società SELEX ES nei confronti della controllata Techno Sky, al fine di dirimere la controversia relativa alle rispettive partite di dare ed avere in merito al risolto rapporto contrattuale tra le stesse avente ad oggetto la fornitura dei sistemi meteo per l'ammodernamento del Sistema Aeroportuale di Palermo "Falcone Borsellino".

2.9. Il sistema dei controlli

2.9.1. I controlli ex d.lgs. 231/2001

Nel corso dell'anno 2014, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG) di Enav s.p.a., ai sensi del d.lgs. n. 231/2001, approvato dall'Amministratore Unico in data 15 Novembre 2013, è stato aggiornato, su proposta dell'Organismo di Vigilanza (OdV), in virtù della Determina A.U. n. 3/2014, esclusivamente per quanto riguarda la responsabilità del Programma Trasparenza precedentemente attribuita all'Organismo stesso. Il 28 febbraio 2014, infatti, al fine di assicurare il tempestivo e regolare flusso delle informazioni, nonché l'efficace controllo sugli obblighi di pubblicazione e sulla regolare attuazione dell'accesso civico, nell'ambito del Modello è stata trasferita la responsabilità del Programma di Trasparenza e Integrità (P.T.I.) al Responsabile della Funzione Risorse Umane, dirigente aziendale di primo riporto dell'Organo Amministrativo.

Per quanto riguarda l'attuazione del Piano della Trasparenza, previsto all'interno del MOG approvato dall'Amministratore Unico in data 15 Novembre 2013, essa è avvenuta entro il 31/01/2014: entro tale data, infatti, è stata resa operativa la sezione Trasparenza sia nel sito

istituzionale ENAV e sia in quello di Techno Sky e successivamente è stata emanata la procedura riguardante la gestione del Piano Trasparenza.

Inoltre, il Consiglio di Amministrazione di Enav s.p.a., in data 14 novembre 2014, ha affidato al dirigente Responsabile della Funzione Audit il compito di Responsabile della Prevenzione della Corruzione; tutto ciò in applicazione della legge n. 190/2012 (Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione) e tenuto conto delle indicazioni pervenute dal Ministero dell'economia e delle finanze riguardo ai requisiti previsti per tale figura.

Infine, in materia di Anticorruzione, in ottemperanza alla legge n. 190/2012 ed alle disposizioni dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (A.N.A.C.), la società ha pubblicato, sul sito web di Enav s.p.a, all'interno della sezione denominata "Trasparenza" – sottosezione "Altri contenuti" – voce "Corruzione", la Relazione del Responsabile della Prevenzione della Corruzione, recante i risultati dell'attività svolta nell'anno 2014.

Nel corso del 2014 tutte le dovute verifiche ai sensi del d.lgs. n.231/01, pianificate dall'OdV, sono state espletate dalla Funzione Audit su specifico incarico dell'Organismo di Vigilanza.

L'attività è stata ricondotta alle verifiche di seguito indicate:

- verifica sul rispetto delle procedure e disposizioni aziendali nonché sull'esercizio delle deleghe nel corso dello svolgimento delle cosiddette "attività sensibili";
- stato di attuazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo del quale la Società ha deciso di dotarsi dall'anno 2004, costantemente adeguato a seguito degli aggiornamenti intervenuti sulla normativa di riferimento;
- verifica del rispetto dei principi cardine contenuti all'interno del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo.

In particolare sono state effettuate le verifiche riguardanti le aree sensibili sotto elencate:

1. Analisi dei fondi rischi ed oneri e dei fondi di svalutazione
2. Gestione del *Security Management System* (SecMS)
3. Gestione dei rifiuti speciali pericolosi, con riferimento alla corretta gestione ed utilizzo dei sistemi
4. Gestione delle commesse di vendita da parte della Funzione Sviluppo Commerciale avendo riguardo sia alla fase di reperimento dei contratti preliminare all'affidamento, sia ai contratti di affidamento, sia ai contratti collegati
5. Verifica della gestione amministrativa dei subappalti (fase esecutiva)
6. Verifica su approvvigionamenti di particolare rilevanza

7. Utilizzo del sistema di qualificazione lavori da parte delle funzioni di sede centrale, Academy, radiomisure e delle strutture territoriali
8. Verifica dell'esercizio delle deleghe a livello centrale e territoriale ed analisi dell'iter contrattuale riferito ad un campione di contratti
9. Verifica sulla gestione delle variazioni al budget economico
10. Revisione del sistema di reportistica delle attività sensibili ai fini del d.lgs. n. 231/01
11. Diffusione delle informazioni all'interno del gruppo Enav s.p.a.

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

Gli esiti delle attività di verifica effettuate hanno sostanzialmente confermato l'effettiva applicazione del Modello, nonché l'ottemperanza ai fondamentali Principi di Controllo in esso contenuti. Dalle attività di follow-up svolte, è risultato che le funzioni aziendali interessate hanno recepito i suggerimenti dell'Organismo di Vigilanza attivandosi per porre in essere le necessarie azioni, volte al miglioramento dei processi sensibili di competenza.

2.9.2. L'Internal auditing

Nel corso del 2014 la Funzione Audit ha svolto la propria attività in conformità al Piano di Audit del Gruppo Enav, approvato dall'Amministratore Unico il 24 gennaio 2014, ed alle esigenze manifestate nel corso dell'anno dallo stesso Organo Amministrativo nonché dagli Organismi di Vigilanza ai sensi del d.lgs. n. 231/01 di Enav s.p.a. e Techno Sky s.r.l. (Piano degli interventi annuali definiti dagli stessi Organismi di Vigilanza).

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

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

1. Rilevanza normativa del Processo;
2. Significatività del processo ai fini del raggiungimento degli obiettivi aziendali;
3. Complessità del Processo;
4. Presenza di policy e procedure;

5. Copertura di audit.

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

- attività contrattuale di Enav s.p.a., con riferimento ad un campione di atti contrattuali di maggiore rilevanza;
- gestione dei contratti di subappalto – fase esecutiva - sia in Enav s.p.a. che in Techno Sky s.r.l.;
- esercizio delle deleghe in Enav s.p.a., tanto a livello centrale quanto a livello territoriale;
- attività di bilancio, relativamente all’analisi dei fondi rischi ed oneri e di svalutazione di Enav s.p.a.;
- gestione delle variazioni del budget economico da parte di Enav s.p.a.;
- diffusione delle informazioni all’interno del gruppo Enav;
- adempimenti, da parte di Enav s.p.a., in materia di gestione e smaltimento dei rifiuti speciali;
- utilizzo, da parte di Enav s.p.a., del Sistema di Qualificazione Lavori;
- gestione, da parte di Enav s.p.a., del Security Management System (SecMS);
- gestione, da parte di Enav s.p.a., delle commesse di vendita – fase di affidamento;
- mappatura dei rischi, secondo l’approccio del risk scoring based, relativamente alle attività di Enav s.p.a. e di Techno Sky s.r.l.;
- gestione amministrativa dell’esecuzione contrattuale di Techno Sky s.r.l.;
- follow-up relativo alle assunzioni di personale operativo e non operativo in Enav s.p.a.;
- follow-up sulla gestione, da parte di Enav s.p.a., delle spese di rappresentanza;
- follow-up sulla gestione ed utilizzo, da parte di Enav s.p.a., del sistema di qualificazione professionisti;
- follow-up sul processo di approvvigionamento ed utilizzo del sistema di qualificazione lavori di Enav s.p.a.;
- follow-up sul sistema di sicurezza del lavoro in Techno Sky s.r.l.

Relativamente al Consorzio SICTA, sono stati effettuati i seguenti interventi:

- analisi del processo di approvvigionamento;
- follow-up relativo al sistema di gestione delle presenze;
- follow-up in materia di sicurezza sul lavoro.

Infine, relativamente ad Enav Asia Pacific è stato condotto uno studio sulla normativa ad essa applicabile, finalizzato anche ad individuare i rischi ed i relativi presidi di controllo.

La maggior parte degli interventi di audit ha evidenziato un esito complessivamente soddisfacente; a fronte degli ambiti di miglioramento condivisi con le Funzioni competenti, sono state avviate le opportune azioni correttive, alcune delle quali già concluse.

I seguenti interventi hanno dato esito parzialmente soddisfacente:

1. La verifica sull'utilizzo del sistema di qualificazione lavori da parte di Enav s.p.a. ha evidenziato l'opportunità di creare una piattaforma informatica che consenta di determinare direttamente la lista delle società da invitare in applicazione anche del principio di rotazione;
2. La verifica sull'esercizio delle deleghe a livello territoriale ha evidenziato, in alcuni casi, una carenza di dettaglio nelle motivazioni addotte a sostegno della modalità di scelta del contraente, nel caso di procedura negoziata singola;
3. La verifica del processo di gestione dei subappalti – fase esecutiva ha evidenziato, sia per Enav s.p.a. che per Techno Sky s.r.l., la carenza, in termini di tracciabilità e documentabilità, dei controlli circa l'effettivo pagamento delle prestazioni subappaltate con uno sconto non inferiore al 20 per cento rispetto alle prestazioni oggetto di appalto;
4. La verifica degli adempimenti da parte di Enav s.p.a. in materia di gestione e smaltimento dei rifiuti speciali ha messo in evidenza che la situazione è rimasta sostanzialmente invariata rispetto a quanto rilevato nel 2012 e nel 2013; non sono stati ancora esplicitati, sotto il profilo organizzativo e procedurale, i compiti e le responsabilità dei soggetti coinvolti nel processo in argomento.

Le attività di follow-up hanno messo in evidenza, che l'azienda ha intrapreso le azioni necessarie relativamente alle raccomandazioni formulate nei precedenti audit.

2.9.3. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

La legge n. 262/2005 riconosce al Dirigente preposto specifici obblighi e profili di responsabilità in materia di predisposizione dei documenti contabili e societari. In particolare, in conformità con quanto espresso in materia dal Ministero dell'economia e delle finanze, il Dirigente preposto predispone adeguate procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio e consolidato; attesta, con apposite relazioni, allegate al bilancio d'esercizio e consolidato, l'adeguatezza e l'effettiva applicazione delle procedure nonché la corrispondenza alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e la loro idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta alla situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

A seguito dell'avvio da parte del Governo del processo di cessione, di una quota non superiore al 49 per cento del capitale sociale detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze in Enav, la Società ha intrapreso un insieme di attività, tra cui la transizione dai principi contabili nazionali ai principi contabili internazionali IFRS/IAS per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo Enav e del bilancio di esercizio di Enav s.p.a.. A tal fine, l'attività del Dirigente Preposto si è concentrata, nel 2014, principalmente sui seguenti punti nell'ambito di una Task Force appositamente costituita, riguardante:

- lo studio e la valutazione degli impatti che i cambiamenti derivanti dalla privatizzazione determinano sul sistema di controllo interno posto a garanzia dell'informativa economico, patrimoniale e finanziaria;
- il processo di miglioramento e adeguamento delle procedure aziendali finalizzato ad allineare il sistema di controllo interno all'evoluzione delle attività aziendali e del quadro normativo;
- analisi degli impatti, anche a livello di sistemi informativi contabili, derivanti dalla transizione ai principi contabili internazionali IFRS/IAS.

Tale attività si è conclusa con la rielaborazione dei bilanci consolidati del triennio 2011–2012–2013 in conformità ai principi contabili internazionali approvati in un unico documento dal Consiglio di Amministrazione, definendo in tal modo la data di prima adozione dei principi contabili internazionali nel 1° gennaio 2011. Di conseguenza, gli effetti della transizione agli IFRS/IAS sono stati riflessi sul patrimonio netto iniziale alla data di transizione mediante allocazione degli effetti in una riserva denominata Riserva First Time Adoption (FTA). Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 è invece stato il primo bilancio completo redatto in conformità agli IFRS/IAS.

Con riferimento alle procedure amministrativo – contabili, nel corso del 2014, l'attività del Dirigente Preposto si è focalizzata sull'allineamento delle stesse ai risultati emersi dall'attività di valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria, all'adeguamento alle nuove impostazioni richieste dai principi contabili internazionali, al recepimento della nuova normativa italiana e comunitaria in ambito ricavi. Le procedure revisionate sono state le seguenti: a) la procedura di gestione tesoreria; b) la procedura delle chiusure contabili per la redazione del bilancio separato e chiusure infra-annuali; c) la procedura del bilancio consolidato; d) la procedura ricavi. Inoltre il Dirigente Preposto ha fornito il proprio contributo in tema di controlli da porre in essere a garanzia dell'informativa contabile e finanziaria su altre procedure emesse che presentano impatti sul bilancio.

In esito alle suddette attività, sono stati regolarmente attestati, in data 29 maggio 2015, sia il bilancio di esercizio che il bilancio consolidato evidenziando che non sono emersi aspetti di rilievo e che il bilancio di esercizio ed il bilancio consolidato corrispondono alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e sono redatti in conformità alle disposizioni di legge.

2.9.4. Il controllo di gestione e la contabilità analitica

- Controllo di gestione

Nell'ambito del Controllo di Gestione le principali attività svolte nel corso del 2014 hanno riguardato i seguenti ambiti:

1. Redazione del budget 2015; nel mese di ottobre del 2014 si è concluso il processo di redazione del budget di gruppo per l'esercizio relativo al 2015, nel rispetto delle tempistiche definite dal calendario di budget e degli obiettivi assegnati dal Vertice aziendale.
2. Avvio in esercizio della soluzione informatica dedicata alla gestione dei trasferimenti di fondi, all'interno dell'anno e delle assegnazione di fondi su anni successivi (cosiddetto budget infrannuale e pluriennale), con drastica riduzione dei tempi di esecuzione delle richieste di fondi.
3. Disegno del nuovo modello di reporting del Gruppo Enav. E' in fase di finalizzazione il modello relativo alla gestione integrata a livello delle Società del gruppo (Enav, Techno Sky e Sicta) del budget, degli avanzamenti periodici dei costi, compresa la chiusura d'anno.

- La contabilità analitica

In linea con quanto avvenuto negli anni precedenti e come prescritto dalla legge 248 del 2 dicembre 2005 all'articolo 11 sexties è stato attuato anche per il 2014 il processo di revisione contabile e di certificazione da parte della Società Ernst & Young della separazione contabile dei servizi regolamentanti e non regolamentati di Enav risultato del sistema di contabilità analitica.

Tale sistema permette di conseguire i seguenti principali obiettivi istituzionali e gestionali:

- la separazione contabile, ovvero la determinazione dei costi e ricavi consuntivi dei servizi di Rotta, di Terminale e dei servizi non regolamentati relativi alla vendita di formazione, radiomisure, consulenza aeronautica, e altri servizi;
- la produzione di prospetti di conto economico gestionali a supporto del management, al fine di monitorare i costi diretti e indiretti, l'efficienza operativa e la redditività;
- la predisposizione della reportistica richiesta dagli enti esterni nazionali e internazionali.

Il modello consente la rilevazione di costi e ricavi per centri di responsabilità e per commesse di vendita. I costi e ricavi dei Servizi sono determinati secondo una metodologia di *full costing*, ovvero comprensivi dei valori imputati sui centri di responsabilità generali e amministrativi o di

coordinamento e supporto (ovvero i centri di responsabilità di “overhead”) allocati sui Servizi sulla base di specifici parametri di ribaltamento.

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

2.10. L’attività delle controllate: sintesi dei principali dati economico-patrimoniali

2.10.1. Techno Sky s.r.l.

Techno Sky, società a responsabilità limitata con Socio unico e sotto la direzione e il coordinamento di Enav s.p.a., si occupa della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo nazionale.

Sulle attività ordinariamente svolte e sui servizi resi si è ampiamente riferito nelle precedenti relazioni alle quali si fa qui rinvio.

Nel 2014 la società Techno Sky ha orientato la sua gestione al raggiungimento dei seguenti obiettivi definiti ad inizio anno con la Controllante:

- partecipazione all’impegno strategico di Enav di miglioramento della sicurezza e della qualità dei servizi di assistenza al volo, con contemporaneo obiettivo di efficientamento dei costi;
- riduzione dei costi della manutenzione (1,5 per cento dell’importo del contratto di manutenzione dei sistemi e degli impianti ATC);
- focus sui progetti interamente realizzabili con risorse interne Techno Sky;
- ampliamento del business con il mercato terzo: i ricavi sono aumentati soprattutto su alcuni progetti svolti all’estero, in particolare l’attività prestata da Techno Sky per la LCAA – Libyan Civil Aviation Authority.

L’entrata a “regime”, in stretto coordinamento con la Controllante, del Piano di Committenza ha permesso, inoltre, di porre attenzione ai progetti effettivamente realizzabili con risorse interne, con la conseguenza di una significativa riduzione dei costi esterni destinati ai progetti. Le azioni poste in essere nel corso dell’esercizio in termini di contenimento dei costi e di ottimizzazione delle risorse, hanno, infatti, consentito di aumentare il livello di efficienza economica (miglioramento “EBIT”) rispetto al consuntivo dello scorso anno, senza rinunciare agli investimenti tecnologici e in *know-how*.

La Società ha inoltre redatto il bilancio 2014 secondo i principi contabili internazionali (IAS/IFRS) adeguando i sistemi contabili a supporto dell’informativa di bilancio ed adottando un nuovo piano

dei conti; tale scelta è stata presa in vista della privatizzazione del Gruppo Enav e in linea con la Controllante che consolida integralmente la Società e che redige il bilancio secondo gli IAS/IFRS.

Come si rileva dalla tabella seguente, la chiusura per l'anno 2014 presenta un risultato industriale pari a 6.517 migliaia di euro ed un risultato ante imposte pari a 5.248 migliaia di euro, che portano ad un risultato netto di 2.192 migliaia di euro. Il risultato industriale, in crescita rispetto allo scorso anno, evidenzia l'andamento positivo della gestione, soprattutto se rapportato alla situazione di difficoltà che il mercato di riferimento sta attraversando.

Rispetto ai dati consuntivati nel 2013 si è assistito ad un incremento del valore della produzione (+0,2 per cento), con una riduzione dei costi di produzione (-3,6 per cento), dovuto al contenimento dei costi a progetto per l'utilizzo di maggiori risorse interne, con un conseguente miglioramento del risultato della gestione caratteristica (+1,4 per cento).

I ricavi del periodo, coerentemente con la natura *in house* della società, si riferiscono per la quasi totalità a prestazioni erogate in favore di Enav e per una minima parte (poco più del 3,6 per cento) a prestazioni erogate verso clienti terzi.

Il risultato della gestione caratteristica ha potuto beneficiare della riduzione dei costi esterni, grazie al forte contenimento dei costi a progetto per l'utilizzo maggiore di risorse interne verso la Controllante.

Il costo del lavoro si è attestato, nel 2014, a 60,1 ml, sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente. Gli aumenti retributivi corrisposti sulla base delle previsioni del c.c.n.l. e del contratto integrativo sono stati compensati sia dalla progressiva e costante diminuzione del personale, sia dal cospicuo utilizzo di ferie e PAR, rispetto al consumo medio di periodi analoghi.

Grazie ad una migliore gestione della liquidità e alle anticipazioni erogate dalla Controllante, la società non ha fatto ricorso al sistema bancario per far fronte agli impegni finanziari, determinando un sensibile decremento degli oneri finanziari rispetto all'esercizio precedente (-32,9 per cento).

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

Tabella 5 - Conto economico riclassificato Techno Sky

	2014	2013	Delta VS 2013	
<i>Dati in migliaia</i>			Ass	%
Ricavi da vendite e prestazioni	87.488	86.948	540	0,60%
Altri ricavi e proventi	1.226	1.580	-354	-22,40%
Totale ricavi	88.714	88.527	187	0,20%
Costi esterni	20.859	21.634	-775	-3,60%
Valore aggiunto	67.855	66.893	962	1,40%
Costo del lavoro	60.113	60.089	24	0,04%
Ammortamenti e svalutazioni	1.225	1.622	-397	-24,50%
Risultato industriale	6.517	5.182	1.335	25,80%
Oneri vari e finanziari	-1.317	-1.962	645	
Proventi vari e finanziari	48	56	-8	
Risultato ante imposte	5.248	3.276	1.972	60,20%
Imposte e tasse (IRAP)	1.967	2.011		
Imposte e tasse (IRES)	1.338	1.053		
Imposte anticipate	-250	-178		
Totale imposte (Hp)	3.056	2.886	170	
Risultato netto	2.192	391	1.801	

Passando alle componenti dello stato patrimoniale, riclassificate secondo criteri gestionali e riportate di seguito in maniera sintetica, si rileva che il valore degli immobilizzi, pari a 4.358 migliaia di euro, è composto dalle immobilizzazioni materiali, immateriali e dai crediti tributari relativi alla maggiore imposta IRES versata negli anni 2007/2011 derivante della mancata deduzione dell'Irap relativa alle spese sostenute per il personale dipendente.

Il capitale immobilizzato si è ridotto, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per effetto degli ammortamenti rilevati nel periodo superiori agli investimenti realizzati.

Il Capitale Investito netto di Techno Sky, pari a 3.624 migliaia di euro, ha registrato un decremento (-3.909 migliaia di euro) rispetto al 31 dicembre 2013 imputabile alle variazioni intervenute nel capitale immobilizzato e in quello di esercizio ed è coperto per il 48 per cento dal Patrimonio Netto e per la restante parte dall'indebitamento finanziario netto.

Il capitale di esercizio si attesta a 18.719 migliaia di euro, ridotto di 1.812 migliaia di euro per effetto della riduzione dei crediti commerciali composti da fatture interamente esigibili entro 12 mesi dalla data di chiusura dell'esercizio, relative alle attività di gestione e manutenzione hardware e software delle infrastrutture tecnologiche ATC degli impianti che la Techno Sky svolge nei confronti della Controllante.

L'indebitamento finanziario netto presenta un saldo positivo per effetto della riduzione dei debiti verso Banche e verso altri finanziatori.

Tabella 6 - Stato patrimoniale riclassificato Techno Sky

<i>Dati in migliaia</i>	Consuntivo 2014	Consuntivo 2013	Delta VS 2013	
			ASS	%
Attività Materiali	1.625	2.111	-486	-23,00%
Attività Immateriali	307	529	-222	-42,00%
Partecipazioni	413	413	0	0,00%
Altre attività non correnti	2.013	2.013	0	0,00%
Capitale immobilizzato	4.358	5.066	-708	-14,00%
Rimanenze	46	26	20	76,90%
Crediti Commerciali	38.803	41.725	-2.922	-7,00%
Crediti Tributari	7.861	6.676	1.185	17,80%
Attività per Imposte anticipate	1.611	1.304	307	23,50%
Altre attività correnti	1.026	955	71	7,40%
Debiti Commerciali	-13.449	-13.051	-398	3,00%
Debiti Tributari	-6.722	-6.574	-148	2,30%
Passività correnti	-6.221	-6.200	-21	0,30%
Altre passività finanziarie correnti	-27	0	-27	
Passività per imposte differite	-1	-428	427	-99,80%
Altri fondi	-4.208	-3.902	-306	7,80%
Capitale d'esercizio	18.719	20.531	-1.812	-8,80%
Trattamento di fine rapporto	-19.453	-18.064	-1.389	7,70%
Capitale investito netto	3.624	7.533	-3.909	-51,90%
Coperto da:				
Patrimonio netto	7.484	6.564	920	14,00%
Indebitamento finanziario netto	3.860	-969	4.829	-498,30%
	3.624	7.533		

L'organico, alla data del 31 dicembre 2014, è pari a 798 risorse, con una diminuzione di 18 unità, tra cui un dirigente, rispetto al 31 dicembre 2013.

La diminuzione dell'organico, al netto di 7 assunzioni intervenute nell'anno 2014, è conseguenza della politica di incentivazione all'esodo perseguita dall'Azienda, che ha portato a 25 cessazioni dal servizio.

In considerazione della specifica natura del mercato di riferimento, Techno Sky ha investito 7.016 mgl di euro nella ricerca e nello sviluppo.

Anche nel corso del 2014, gli indicatori di servizio relativi al contratto di manutenzione globale degli impianti operativi dell'Enav hanno dimostrato e mantenuto, rispetto agli anni precedenti, un buon livello delle performance tecniche: tale risultato si è manifestato sia in relazione alla gestione e manutenzione hardware delle infrastrutture tecnologiche ATC e degli impianti e sia alla manutenzione del software nelle sue varie tipologie (correttiva, adattativa ed evolutiva).

Sotto l'aspetto formativo, è proseguita nel 2014 l'attività di addestramento tecnico e di formazione aziendale e manageriale, sono state erogate numerose ore per i corsi di formazione. In particolare 3.320 ore per la formazione finanziata e 3.125 ore per la formazione obbligatoria sulla sicurezza sul

lavoro, ai sensi del D.Lgs n. 81/2008. Infine sono state svolte attività di addestramento sui siti operativi e di formazione professionale per un totale di 2.140 ore.

2.10.2. Il Consorzio SICTA

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

Il patrimonio netto al 31/12/2014 risulta pari ad euro 1.467.522, così ripartito:

- Fondo Consortile	€1.032.914
- Altre riserve	€433.613
- Utile esercizio 2014	€995

Il Fondo è stato versato:

- per il 60 per cento da Enav s.p.a. e
- per il 40 per cento da Techno Sky s.r.l.

Nella seduta del 21 aprile 2015, l'Assemblea delle Consorziatoe ha deliberato la proroga della durata del Consorzio, già fissata al 31 dicembre 2015, fino al 31 dicembre 2017 ed ha approvato il bilancio chiuso al 31 dicembre 2014.

L'organico del Consorzio ha una dotazione organica di 46 risorse, di cui:

- 1 dirigente
- 45 impiegati con contratto a tempo indeterminato.

Il Consorzio conduce, per conto delle proprie Consorziatoe, attività e progetti di ricerca, sviluppo, progettazione, simulazione, sperimentazione, validazione e dimostrazione di innovazioni relative al sistema di gestione del Traffico Aereo ed alle collegate tecnologie abilitanti. Queste attività vengono condotte anche attraverso la gestione diretta e/o la partecipazione diretta e/o indiretta a progetti finanziati di ricerca e sviluppo societari, nazionali o europei.

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

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

Aspetti salienti del conto economico

Il bilancio 2014, sottoposto volontariamente a revisione, si è chiuso con un avanzo di gestione ante imposte di € 127.144,00. Le imposte risultano pari ad € 126.149,00. Quanto all'utile di € 995,00, l'Assemblea ha disposto di destinare tale importo al Fondo di riserva.

Il valore della produzione ha registrato un incremento per oltre € 280.000,00:

- di prestazioni per € 24.976,00;
- dei contributi consortili per € 94.224,00;
- dei contributi SESAR 2014 per € 137.614,00
- per ricavi personale distaccato di € 40.522.

I costi della produzione nel corso del 2014 hanno avuto nella loro globalità un incremento di circa il 3 per cento rispetto all'anno precedente, in linea con l'incremento dei ricavi della produzione a cui sono strettamente connessi.

Dall'esame dei costi si rileva:

- aumento dei costi per servizi nella loro globalità di circa il 7 per cento rispetto all'anno precedente;
- l'incremento del costo del personale di € 131.401,00 circa per l'entrata a regime delle retribuzioni degli apprendisti e per aumento retribuzioni dirigenti;
- relativamente agli oneri finanziari si è verificato un decremento degli interessi passivi di circa il 128 per cento dovuti ad un netto miglioramento dell'esposizione verso il sistema bancario grazie al recupero dei crediti verso tutti i clienti.

Aspetti Finanziari

Gli aspetti di maggior rilievo sono rappresentati dai crediti vantati dal Consorzio nei confronti di:

- **Enav** circa € 3.238.412,24 di cui:

- € 469.921,14 (incassati a gennaio 2015) per contributi consortili SESAR 2013;
- € 1.474.566,00 quote SESAR 2014;
- € 39.477,00 fatture emesse di competenza 2014; e
- € 1.254.448,10 di fatture da emettere.
- **SELEX ES** circa € 208.398,00 di cui:
 - € 138.000,00 incassati 27 febbraio 2015; e
 - € 70.398,00 di fatture da emettere.
- **Crediti tributari** circa € 157.144,00 di cui:
 - Crediti IVA pari a € 88.177,00
 - Altri crediti tributari pari a € 68.967 di cui € 55.756 credito IRAP a seguito presentazione istanza di rimborso.

2.10.3. Enav Asia Pacific

Enav Asia Pacific è una società di diritto malese, costituita a marzo 2013 per lo sviluppo delle attività commerciali del Gruppo negli stati inclusi nel continente asiatico e in quello oceanico. La società, interamente controllata da Enav, ha chiuso l'esercizio 2014 con un risultato netto positivo pari a 4 mgl di Euro in leggero decremento rispetto all'esercizio precedente in cui l'attività non aveva riguardato l'intero anno. La società è amministrata da un Chief Executive Officer, nominato dal Board of Directors e designato dalla Controllante ed è soggetta alla revisione legale dei conti.

3. La gestione finanziaria 2014

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 è il primo bilancio predisposto 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. A partire infatti dall'esercizio 2014, Enav si è avvalsa della facoltà prevista dall'art. 3 e 4 del d.lgs. n. 38 del 28 febbraio 2005 che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'art. 5 del Regolamento Europeo 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali, applicando su base volontaria i principi IFRS per la redazione del bilancio di esercizio, che riporta in una apposita nota i dettagli della transizione ai suddetti principi.

L'applicazione di tali principi ha comportato la riesposizione retrospettiva dei dati contabili dei bilanci chiusi antecedentemente al 1 gennaio 2013.

Il bilancio di esercizio è stato approvato, ai sensi dell'art.2364 del codice civile, dall'Assemblea degli azionisti nella seduta del 30 giugno 2015. Le ragioni della convocazione dell'Assemblea nel maggior termine di 180 giorni dalla data di chiusura dell'esercizio sono state dettate oltre che dalla redazione del bilancio consolidato anche dalla transizione ai principi contabili internazionali IAS/IFRS adottati per la prima volta per la redazione del bilancio di esercizio di Enav al 31 dicembre 2014.

Il bilancio di esercizio e consolidato di Enav è stato oggetto di revisione da parte di apposita società che ha rilasciato, ai sensi dell'art. 2409 bis del Codice Civile come modificato dall'14 del d.lgs. n. 39/2010, la relazione sul bilancio di esercizio e la relazione sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2014, in data 11 giugno 2015.

3.1. Principali risultati economici, patrimoniali e finanziari di Enav

Tabella 7 - Stato patrimoniale

ATTIVITA'	31.12.2014	31.12.2013	Variazioni ass.
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività Materiali	1.144.054.984	1.189.980.932	(45.925.948)
Attività Immateriali	57.964.972	64.896.225	(6.931.253)
Partecipazioni	142.909.458	114.825.938	28.083.520
Attività finanziarie non correnti	383.449	0	383.449
Attività per imposte anticipate	19.926.468	18.296.837	1.629.631
Crediti tributari non correnti	23.164.181	23.164.181	0
Crediti Commerciali non correnti	119.498.770	85.892.046	33.606.724
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	1.507.902.282	1.497.056.159	10.846.123
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	61.644.735	61.613.633	31.102
Crediti commerciali correnti	224.531.288	278.092.868	(53.561.580)
Crediti verso imprese del Gruppo	13.925.666	15.708.197	(1.782.531)
Attività finanziarie correnti	1.479.856	0	1.479.856
Crediti Tributarî	74.571.339	49.310.747	25.260.592
Altre attività correnti	18.110.834	29.453.674	(11.342.840)
Attività possedute per la vendita	0	0	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	111.089.486	92.344.388	18.745.098
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	505.353.204	526.523.507	(21.170.303)
TOTALE ATTIVITA'	2.013.255.486	2.023.579.666	(10.324.180)

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

	31.12.2014	31.12.2013	Variazioni ass
<i>PATRIMONIO NETTO</i>			
Capitale sociale	1.121.744.385	1.121.744.385	0
Riserve	41.622.660	41.060.671	561.989
Utili/(perdite) portati a nuovo	81.479.457	80.826.824	652.633
Utile/(Perdita) di esercizio	38.827.033	51.180.234	(12.353.201)
<i>TOTALE PATRIMONIO NETTO</i>	<i>1.283.673.535</i>	<i>1.294.812.114</i>	<i>(11.138.579)</i>
<i>PASSIVITA' NON CORRENTI</i>			
Fondi rischi e oneri	3.682.255	6.964.943	(3.282.688)
TFR e altri benefici ai dipendenti	40.201.690	35.238.717	4.962.973
Passività per imposte differite	3.278.527	3.203.472	75.055
Passività finanziarie non correnti	181.766.028	126.414.631	55.351.397
Debiti commerciali non correnti	7.803.390	0	7.803.390
Altre passività non correnti	142.529.753	180.600.401	(38.070.648)
<i>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</i>	<i>379.261.643</i>	<i>352.422.164</i>	<i>26.839.479</i>
<i>PASSIVITA' CORRENTI</i>			
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	4.693.475	1.826.000	2.867.475
Debiti commerciali correnti	114.551.775	128.993.240	(14.441.465)
Debiti verso imprese del Gruppo	34.733.407	38.389.038	(3.655.631)
Debiti tributari e previdenziali	25.962.144	25.989.608	(27.464)
Passività finanziarie correnti	44.743.367	46.068.591	(1.325.224)
Altre passività correnti	125.636.140	135.078.911	(9.442.771)
<i>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</i>	<i>350.320.308</i>	<i>376.345.388</i>	<i>(26.025.080)</i>
<i>TOTALE PASSIVITA'</i>	<i>729.581.951</i>	<i>728.767.552</i>	<i>814.399</i>
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	2.013.255.486	2.023.579.666	(10.324.180)

Tabella 8 - Conto economico

	2014	2013
<i>RICAVI</i>		
Ricavi da attività operativa*	810.250.562	778.152.578
Balance**	(16.015.835)	20.460.475
Altri ricavi operativi***	49.840.073	53.862.490
<i>TOTALE RICAVI</i>	<i>844.074.800</i>	<i>852.475.543</i>
<i>COSTI</i>		
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(3.647.263)	(5.657.197)
Costi per servizi	(203.467.484)	(193.361.152)
Costo del personale	(403.213.249)	(396.813.892)
Costi per godimento beni di terzi	(4.596.239)	(4.913.648)
Altri costi operativi	(3.178.780)	(8.544.891)
Costi per lavori interni capitalizzati	5.436.932	6.501.721
<i>TOTALE COSTI</i>	<i>(612.666.083)</i>	<i>(602.789.059)</i>
Ammortamenti	(157.005.122)	(150.379.944)
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	(5.586.031)	(11.557.920)
Accantonamenti	(284.444)	3.802.857
<i>RISULTATO OPERATIVO</i>	<i>68.533.120</i>	<i>91.551.477</i>
<i>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</i>		
Proventi finanziari	3.400.597	4.851.505
Oneri finanziari	(8.369.011)	(6.860.081)
Utile (perdita) su cambi	14.729	11.229
<i>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</i>	<i>(4.953.685)</i>	<i>(1.997.347)</i>
<i>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</i>	<i>63.579.435</i>	<i>89.554.130</i>
Imposte sul reddito	(24.752.402)	(38.373.896)
<i>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO</i>	<i>38.827.033</i>	<i>51.180.234</i>

*ricavi di rotta; ricavi di terminale ecc. (tariffe).

** 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.

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

Tabella 9 - Rendiconto finanziario

(dati in migliaia)		2014	2013
A -	DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO	92.344	52.764
	Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio		
	Risultato d'esercizio	38.827	51.180
	Ammortamenti	157.005	150.380
	Variazione netta per passività per benefici ai dipendenti	4.963	(3.206)
	Variazione riserve	(18.465)	(24.982)
	Minusvalenze da realizzo attività materiali	18	0
	Svalutazioni di attività materiali ed immateriali	2.269	6.753
	Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	(415)	(4.369)
	Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	(1.555)	1.638
	Decremento/(Incremento) Rimanenze e Lavori in Corso	(31)	1.528
	Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti	55.344	96.874
	Decremento/(Incremento) Crediti commerciali non correnti	(33.607)	(12.669)
	Decremento/(Incremento) Crediti tributari	(25.261)	5.608
	Variazione delle Altre attività e passività correnti	1.900	(12.409)
	Variazione delle Altre attività e passività non correnti	(38.071)	(98)
	Incremento/(Decremento) Debiti commerciali	(5.221)	(12.277)
	Incremento/(Decremento) Debiti tributari e previdenziali	(27)	(2.001)
B -	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' D'ESERCIZIO	137.673	241.950
	di cui Imposte pagate	(36.689)	(44.258)
	di cui Interessi pagati	(3.676)	(5.528)
	Flusso di cassa netto assorbito dalle attività di investimento		
	Investimenti in attività materiali	(96.946)	(75.975)
	Investimenti in attività immateriali	(9.487)	(14.098)
	Incremento/(Decremento) debiti commerciali	(5.073)	(17.913)
	Investimenti in altre partecipazioni	(28.084)	(127)
C -	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	(139.590)	(108.113)
	Flusso di cassa netto generato dalle attività di finanziamento		
	Erogazioni/(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	57.000	(30.000)
	Variazione netta delle passività finanziarie a lungo termine	(1.649)	27.349
	Variazione netta delle passività finanziarie a breve termine	(1.325)	(78.213)
	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti	(1.480)	0
	(Incremento)/Decremento delle attività fin. destinate alla vendita	0	1.607
	(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie non correnti	(383)	0
	Distribuzione di dividendi	(31.501)	(15.000)
-	TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO	20.662	(94.257)
E -	Flusso di cassa complessivo (B+C+D)	18.745	39.580
F -	DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (A+E)	111.089	92.344

Dati economici

L'esercizio 2014 di Enav chiude con un utile netto di 38,8 ml in riduzione rispetto all'esercizio precedente a seguito degli eventi successivamente riportati come si evince dal seguente prospetto sintetico:

Tabella 10 - Conto economico riclassificato

<i>(dati in migliaia)</i>	31.12.2014	31.12.2013	Variazioni	
			Ass.	%
Ricavi da attività operativa	810.251	778.153	32.098	4,1%
Balance	(16.016)	20.460	(36.476)	(178,3%)
Altri ricavi operativi	37.501	38.607	(1.106)	(2,9%)
Totale ricavi	831.736	837.220	(5.484)	(0,7%)
Costi del personale	(403.213)	(396.814)	(6.399)	1,6%
Altri costi netti	(209.453)	(205.975)	(3.478)	1,7%
Totale costi operativi	(612.666)	(602.789)	(9.877)	1,6%
Margine operativo lordo (EBITDA)	219.070	234.431	(15.361)	(6,6%)
Ammortamenti netto contributi su investimenti	(144.666)	(135.125)	(9.541)	7,1%
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(5.871)	(7.755)	1.884	(24,3%)
Risultato operativo (EBIT)	68.533	91.551	(23.018)	(25,1%)
Proventi (oneri) finanziari	(4.954)	(1.997)	(2.957)	148,1%
Risultato prima delle imposte	63.579	89.554	(25.975)	(29,0%)
Imposte sul reddito	(24.752)	(38.374)	13.622	(35,5%)
Risultato netto di esercizio	38.827	51.180	(12.353)	(24,1%)

I ricavi da attività operativa si attestano a 810,2 ml registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente del 4,1 per cento a seguito di un incremento generalizzato delle varie voci di cui sono composti. Nello specifico il maggiore incremento è connesso al traffico di rotta che ha sviluppato nell'esercizio maggiori unità di servizio pari a +2,4 per cento rispetto al dato di consuntivo del 2013 ed a parità di tariffa applicata pari a 78,83 euro. Anche il traffico di terminale si è attestato a valori superiori del 2013, sebbene più contenuti rispetto alla rotta, con maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio pari al +2 per cento. Tale risultato è anche collegato al subentro di Enav nella gestione del traffico aereo di due nuovi aeroporti, a far data da fine maggio 2014, riguardanti Roma Ciampino e Verona Villafranca. Nel 2014 la tariffa di terminale ha previsto tre zone di tariffazione determinate in conformità alle soglie indentificate nei regolamenti comunitari dove sulla terza fascia, in cui rientrano 43 aeroporti, la tariffa è stata determinata in modo da sostenere il mercato del trasporto aereo nell'attuale periodo di crisi. Tale minore tariffa ha previsto l'utilizzo a conto economico del fondo stabilizzazione tariffe per 24,3 ml, maggiore rispetto al dato dell'esercizio precedente di 4,6 ml. Infine, anche i ricavi da mercato terzo hanno inciso

positivamente sui ricavi da attività operativa registrando un incremento di 3,2 ml per le attività di consulenza aeronautica prestate all'estero tra cui Dubai e la Libia.

Il *balance* incide negativamente sull'ammontare dei ricavi per 16 ml dovuto sia ai minori *balance* iscritti nel 2014, principalmente per quello connesso all'inflazione che ha generato un *balance* negativo di 7,9 ml, dove nel 2013 era stato positivo di 14,2 ml, che all'effetto dell'attualizzazione che si è attestato a negativi 4 ml con una variazione peggiorativa di 3 ml rispetto al 2013.

Gli altri ricavi operativi, che registrano un decremento di 1,1 ml rispetto all'esercizio precedente a seguito principalmente dei minori distacchi del personale presso terzi, tra cui il *provider* tedesco DFS, non comprendono la quota dei contributi in conto impianti legati agli investimenti finanziati pari a 12,3 ml che sono stati esposti in diretta riduzione della voce ammortamenti.

I costi operativi si attestano a 612,6 ml registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente dell'1,6 per cento riferito ai costi del personale che si incrementano di 6,4 ml principalmente imputabile alla parte fissa della retribuzione per: a) aumento retributivo previsto nel CCNL che ha avuto decorrenza dal mese di luglio 2013 incidendo quindi per l'esercizio in esame per l'intero anno rispetto ai sei mesi del 2013, ed aumento dei minimi e superminimi con decorrenza ottobre 2014 in conformità a quanto previsto dal CCNL; b) cambi di abilitazione ed aumenti del superminimo per la ristrutturazione salariale del personale CTA; c) crescita delle retribuzioni. La parte variabile della retribuzione registra invece un decremento di 2,3 ml connesso principalmente al minore accantonamento per ferie maturate e non godute del personale in struttura e di quello operativo.

Gli altri costi netti registrano un incremento dell'1,7 per cento di cui una parte pari a 1,1 ml è riferita ai minori costi capitalizzati sui progetti di investimento, per maggiori costi di manutenzione riferiti sia a nuovi sistemi che alla manutenzione operativa legata all'aeroporto di Roma Ciampino che alle prestazioni professionali per supporti specialistici per progetti europei e per la transizione ai principi contabili internazionali.

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'EBITDA generando una riduzione del 6,6 per cento rispetto all'esercizio precedente attestandosi a 219 ml. L'EBIT si attesta a 68,5 ml in decremento rispetto al 2013 del 25,1 per cento sia per gli eventi sopra riportati che per i maggiori ammortamenti collegati agli investimenti entrati in esercizio nel 2014, come ad esempio il *Coflight*.

I proventi e oneri finanziari si attestano a negativi 4,9 ml registrando un peggioramento di 2,9 ml riferito principalmente alla rettifica del valore attuale dei *balance* iscritti negli esercizi precedenti a seguito della modifica dei piani di recupero nella tariffa. Invece, gli oneri finanziari legati all'indebitamento verso il sistema bancario registrano un miglioramento di 1,4 ml sia per il minore utilizzo delle linee di credito a breve che per la riduzione dei tassi di interesse.

Le imposte dell'esercizio si attestano a 24,7 ml in diminuzione del 35,5 per cento rispetto al 2013, principalmente per la minore imposta IRES rilevata nel 2014.

Il risultato di esercizio si attesta su un valore positivo pari a 38,8 ml in riduzione però rispetto all'esercizio precedente.

Dati patrimoniali e finanziari

Tabella 11 - Stato patrimoniale riclassificato

(dati in migliaia)	31.12.2014	31.12.2013	Variazioni Ass.	%
Attività materiali	1.144.055	1.189.981	(45.926)	-4%
Attività immateriali	57.965	64.896	(6.931)	-11%
Partecipazioni	142.909	114.826	28.083	24%
Altre attività e passività non correnti	8.977	(56.450)	65.427	-116%
Fondo benefici ai dipendenti	(40.202)	(35.239)	(4.963)	14%
Capitale immobilizzato netto	1.313.704	1.278.014	35.690	3%
Rimanenze di magazzino	61.645	61.614	31	0%
Crediti commerciali	224.531	278.093	(53.562)	-19%
Debiti commerciali	(114.552)	(128.993)	14.441	-11%
Fondi per rischi e oneri	(8.375)	(8.791)	416	-5%
Altre attività e passività correnti	(79.722)	(104.985)	25.263	-24%
Capitale di esercizio netto	83.527	96.938	(13.411)	-14%
Capitale investito netto	1.397.231	1.374.952	22.279	2%
Coperture				
Patrimonio netto	1.283.674	1.294.812	(11.138)	-1%
Posizione finanziaria netta	113.557	80.140	33.417	42%
Totale coperture	1.397.231	1.374.952	22.279	2%

Lo stato patrimoniale riclassificato mostra un incremento del capitale investito netto di 22,3 ml rispetto alla fine dell'esercizio precedente attestatosi a 1.397,2 ml, dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- *capitale immobilizzato netto* che presenta complessivamente un incremento di 35,7 ml. Con riferimento alle voci che lo compongono, si evidenzia che tale incremento è legato sia alla voce partecipazioni, per 28 ml, riguardante la partecipazione totalitaria in Enav North Atlantic costituita nel mese di gennaio 2014 nello Stato del Delaware (USA) ed a cui sono stati assegnati gli obblighi derivanti dal contratto per l'acquisto del 12,5 per cento di Aireon, azienda statunitense, il cui acquisto avverrà in quattro tranches di cui due versate

nel 2014. L'altro incremento si riferisce alla variazione delle altre attività e passività non correnti per 65,4 ml sia per i maggiori crediti connessi ai *balance* iscritti nell'esercizio e negli esercizi precedenti che si imputeranno in tariffa negli anni successivi al 2015, che per la riduzione delle altre passività a seguito del rigiro a conto economico dei contributi PON legati agli ammortamenti degli investimenti a cui si riferiscono nonché al definanziamento da parte dell'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità di un progetto di investimento. Le altre voci registrano una riduzione generalizzata legata, per quanto riguarda le attività materiali ed immateriali, ai minori investimenti in corso di realizzazione rispetto agli ammortamenti dell'esercizio; inoltre, si segnala l'incremento della passività legata al fondo benefici ai dipendenti dovuto alla perdita attuariale rilevata nel 2014;

- *capitale di esercizio netto* che si attesta a 83,5 ml registra un decremento netto di 13,4 ml, a seguito della riduzione dei crediti commerciali per l'incasso dei crediti vantati nei confronti del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, oltre alla classificazione nei crediti non correnti di un maggiore importo dei *balance* rispetto al 2013. Anche la riduzione dei debiti commerciali per 14,4 ml incidono nella determinazione del capitale di esercizio oltre alla variazione della voce altre attività e passività correnti legata al maggiore credito iva generato nel 2014 e richiesto a rimborso per 19 ml nel 2015.

Il patrimonio netto si attesta a 1.283,6 ml registrando un decremento netto di 11,1 ml rispetto al 2013 a seguito del pagamento del dividendo per 31,5 ml, l'imputazione a fondo stabilizzazione tariffe, in conformità a quanto deliberato dall'assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2013, per 16,5 ml, l'incidenza negativa della riserva per benefici ai dipendenti per 3,8 ml e l'apporto positivo della valutazione al *fair value* del derivato per 1,8 ml oltre al risultato di esercizio positivo per 38,8 ml.

La posizione finanziaria netta si attesta ad un valore negativo di 113,6 ml, in incremento di 33,4 ml rispetto all'esercizio precedente ed è così composta:

Tabella 12 - Posizione finanziaria netta

<i>(dati in migliaia)</i>	31.12.2014	31.12.2013	Variazioni ass.
Liquidità	111.089	92.344	18.745
Crediti finanziari correnti	1.480	0	1.480
Indebitamento finanziario corrente	(44.743)	(46.069)	1.326
Posizione finanziaria corrente netta	67.826	46.275	21.551
Crediti finanziari non correnti	383	0	383
Indebitamento finanziario non corrente	(181.766)	(126.415)	(55.351)
Indebitamento finanziario non corrente	(181.383)	(126.415)	(54.968)
Posizione finanziaria netta	(113.557)	(80.140)	(33.417)

La posizione finanziaria netta mostra un miglioramento della posizione corrente per 21,5 ml a seguito della maggiore liquidità pervenuta dal finanziamento BEI acceso nel mese di dicembre per 100 ml che incide sull'incremento dell'indebitamento finanziario non corrente per 54,9 ml effetto compensato dai rimborsi dei finanziamenti effettuati nell'esercizio per 43 ml.

3.2. Il bilancio del gruppo Enav

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 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.

I bilanci consolidati al 31 dicembre 2011, 2012 e 2013 nel corso del 2014 sono stati riesposti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS e sono stati approvati da parte del Consiglio di Amministrazione in data 24 ottobre 2014.

Rispetto al 2013, è entrata nell'area di consolidamento la società di nuova costituzione denominata Enav North Atlantic, posseduta al 100 per cento da Enav s.p.a., di cui si è dato atto in precedenza.

Tabella 13 - Stato patrimoniale consolidato

ATTIVITA'	31.12.2014	31.12.2013
ATTIVITA' NON CORRENTI		
Attività Materiali	1.125.912.704	1.173.985.411
Attività Immateriali	124.758.908	131.767.069
Partecipazioni	26.431.187	166.666
Attività finanziarie non correnti	15.886.258	16.111.269
Attività per imposte anticipate	27.883.635	25.470.170
Crediti tributari non correnti	25.232.503	25.232.503
Crediti Commerciali non correnti	119.498.770	85.892.046
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	1.465.603.965	1.458.625.134
ATTIVITA' CORRENTI		
Rimanenze	61.690.642	61.639.253
Crediti commerciali correnti	232.386.580	288.053.025
Attività finanziarie correnti	1.479.856	0
Crediti Tributari	82.573.170	56.197.670
Altre attività correnti	19.162.071	30.692.037
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	118.253.256	94.300.723
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	515.545.575	530.882.708
TOTALE ATTIVITA'	1.981.149.540	1.989.507.842

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

	31.12.2014	31.12.2013
PATRIMONIO NETTO		
Capitale sociale	1.121.744.385	1.121.744.385
Riserve	44.659.584	41.923.965
Utili/(perdite) portati a nuovo	27.652.383	28.612.043
Utile/(Perdita) di esercizio	40.005.989	49.567.941
Totale patrimonio netto di Gruppo	1.234.062.341	1.241.848.334
Capitale e Riserve di Terzi	0	0
Utile/(Perdita) di Terzi	0	0
Totale Patrimonio Netto di pertinenza di terzi	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.234.062.341	1.241.848.334
PASSIVITA' NON CORRENTI		
Fondi rischi e oneri	7.890.517	10.866.565
TFR e altri benefici ai dipendenti	60.048.816	53.654.907
Passività per imposte differite	3.279.086	3.631.802
Passività finanziarie non correnti	181.766.028	126.414.631
Debiti commerciali non correnti	7.803.390	0
Altre passività non correnti	142.529.753	180.600.401
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	403.317.590	375.168.306
PASSIVITA' CORRENTI		
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	4.693.475	1.826.000
Debiti commerciali correnti	127.986.523	142.260.812
Debiti tributari e previdenziali	32.931.944	32.804.481
Passività finanziarie correnti	46.135.656	54.153.848
Altre passività correnti	132.022.011	141.446.061
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	343.769.609	372.491.202
TOTALE PASSIVITA'	747.087.199	747.659.508
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	1.981.149.540	1.989.507.842

Tabella 14 - Conto economico consolidato

	2014	2013
RICAVI		
Ricavi da attività operativa	812.637.986	779.602.501
Balance	(16.015.835)	20.460.475
Altri ricavi operativi	51.252.284	54.681.181
TOTALE RICAVI	847.874.435	854.744.157
COSTI		
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(7.256.747)	(9.394.201)
Costi per servizi	(153.298.507)	(145.795.812)
Costo del personale	(466.197.769)	(459.639.531)
Costi per godimento beni di terzi	(6.971.813)	(7.346.158)
Altri costi operativi	(2.809.339)	(8.154.177)
Costi per lavori interni capitalizzati	24.659.875	28.129.110
TOTALE COSTI	(611.874.300)	(602.200.769)
Ammortamenti	(156.364.125)	(150.541.510)
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	(5.619.868)	(11.562.103)
Accantonamenti	(944.308)	2.855.647
RISULTATO OPERATIVO	73.071.834	93.295.422
PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
Proventi finanziari	3.447.897	4.907.428
Oneri finanziari	(9.074.791)	(8.226.378)
Utile (perdita) su cambi	24.616	13.943
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(5.602.278)	(3.305.007)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	67.469.556	89.990.415
Imposte sul reddito	(27.463.567)	(40.422.474)
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	40.005.989	49.567.941
di cui:		
Risultato Netto di Gruppo	40.005.989	49.567.941
Risultato Netto di Terzi	0	0

Tabella 15 - Rendiconto finanziario consolidato
(dati in migliaia)

	2014	2013
A -		
DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO	94.301	53.967
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio		
Risultato d'esercizio	40.006	49.568
Ammortamenti	156.364	150.542
Variazione netta per passività per benefici ai dipendenti	6.394	(4.633)
Variazione riserve	(16.291)	1.255
Minusvalenze da realizzo attività materiali	18	0
Svalutazioni di attività materiali ed immateriali	2.269	16.099
Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	(109)	(3.468)
Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	(2.766)	758
Decremento/(Incremento) Rimanenze e Lavori in Corso	(51)	1.560
Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti	55.666	101.288
Decremento/(Incremento) Crediti commerciali non correnti	(33.607)	(11.855)
Decremento/(Incremento) Crediti tributari	(26.376)	5.410
Variazione delle Altre attività e passività correnti	2.106	(13.765)
Variazione delle Altre attività e passività non correnti	(38.071)	(98)
Incremento/(Decremento) Debiti commerciali	(1.398)	(53.142)
Incremento/(Decremento) Debiti tributari e previdenziali	127	(1.826)
B - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' D'ESERCIZIO	144.281	237.693
	di cui Imposte pagate	(46.792)
	di cui Interessi pagati	(5.629)
Flusso di cassa netto assorbito dalle attività di investimento		
Investimenti in attività materiali	(93.694)	(84.126)
Investimenti in attività immateriali	(9.874)	(37.650)
Incremento/(Decremento) debiti commerciali	(5.073)	27.710
Investimenti in altre partecipazioni	(26.265)	0
C - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	(134.906)	(94.066)
Flusso di cassa netto generato dalle attività di finanziamento		
Erogazioni/(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	57.000	(30.000)
Variazione netta delle passività finanziarie a lungo termine	(1.649)	31.758
Variazione netta delle passività finanziarie a breve termine	(8.018)	(92.721)
(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti	(1.480)	1.063
(Incremento)/Decremento delle attività fin. destinate alla vendita	0	1.607
(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie non correnti	225	0
Distribuzione di dividendi	(31.501)	(15.000)
D - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO	14.577	(103.293)
E - Flusso di cassa complessivo (B+C+D)	23.952	40.334
F - DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (A+E)	118.253	94.301

Dati economici del Gruppo Enav

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

Tabella 16 - Conto economico riclassificato consolidato

<i>dati in migliaia</i>	31.12.2014	31.12.2013	Variazioni	
			Ass.	%
Ricavi da attività operativa	812.638	779.602	33.036	4,2%
Balance	(16.016)	20.460	(36.476)	(178,3%)
Altri ricavi operativi	38.913	39.426	(513)	(1,3%)
Totale ricavi	835.535	839.488	(3.953)	(0,5%)
Costi del personale	(466.198)	(459.640)	(6.558)	1,4%
Altri costi netti	(145.676)	(142.561)	(3.115)	2,2%
Totale costi operativi	(611.874)	(602.201)	(9.673)	1,6%
Margine operativo lordo (EBITDA)	223.661	237.287	(13.626)	(5,7%)
Ammortamenti netto contribuiti su investimenti	(144.025)	(135.286)	(8.739)	6,5%
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(6.564)	(8.706)	2.142	(24,6%)
Risultato operativo (EBIT)	73.072	93.295	(20.223)	(21,7%)
Proventi (oneri) finanziari	(5.602)	(3.305)	(2.297)	69,5%
Risultato prima delle imposte	67.470	89.990	(22.520)	(25,0%)
Imposte sul reddito	(27.464)	(40.422)	12.958	(32,1%)
Risultato netto di esercizio	40.006	49.568	(9.562)	(19,3%)

I dati del Gruppo Enav registrano un EBITDA di 223,6 ml, con una riduzione di 13,6 ml (-5,7 per cento) rispetto al precedente esercizio. Tale risultato è determinato dal decremento complessivo dei ricavi 3.953 ml (-0,5 per cento) e dall'incremento dei costi 9.673 (+1,6 per cento) rispetto al 2013.

Sull'EBIT, che si attesta a 73 ml, anch'esso in diminuzione rispetto al 2013, incidono gli ammortamenti, la svalutazione dei crediti e delle immobilizzazioni, oltre che gli accantonamenti a fondo rischi per un valore complessivo di tutte le voci pari a 150,6 ml, riferiti principalmente ad Enav.

Sulla determinazione del risultato pari a 40 ml ha inoltre inciso: 1) l'effetto della gestione finanziaria che ammonta a negativi 5,6 ml, con un peggioramento di 2,3 ml rispetto al precedente esercizio riferito principalmente alla Capogruppo per la rettifica del valore attuale dei balance iscritti negli esercizi precedenti a seguito della modifica dei piani di recupero nella tariffa; 2) il miglioramento degli oneri finanziari legati all'indebitamento verso il sistema bancario che si decrementano di 1,8 ml sia per il minor utilizzo delle linee di credito a breve che per la riduzione di tassi di interesse; 3) il carico fiscale di 27,4 ml, in diminuzione del 32,1 per cento rispetto al 2013, principalmente per la minore imposta IRES rilevata nel 2014.

Dati patrimoniali e finanziari

Tabella 17 - Stato patrimoniale riclassificato consolidato

<i>(dati in migliaia)</i>	31.12.2014	31.12.2013	Variazioni ass.	%
Attività materiali	1.125.913	1.173.985	(48.072)	-4,1%
Attività immateriali	124.759	131.767	(7.008)	-5,3%
Partecipazioni	26.431	167	26.264	15726,9%
Altre attività e passività non correnti	34.506	(31.526)	66.032	-209,5%
Fondo benefici ai dipendenti	(60.049)	(53.655)	(6.394)	11,9%
Capitale immobilizzato netto	1.251.560	1.220.738	30.822	2,5%
Rimanenze di magazzino	61.691	61.639	52	0,1%
Crediti commerciali	232.387	288.053	(55.666)	-19,3%
Debiti commerciali	(127.986)	(142.261)	14.275	-10,0%
Fondi per rischi e oneri	(12.585)	(12.693)	108	-0,9%
Altre attività e passività correnti	(63.219)	(87.360)	24.141	-27,6%
Capitale di esercizio netto	90.288	107.378	(17.090)	-15,9%
Capitale investito netto	1.341.848	1.328.116	13.732	1,0%
Coperture				
Patrimonio netto	1.234.062	1.241.848	(7.786)	-0,6%
Posizione finanziaria netta	107.786	86.268	21.518	24,9%
Totale coperture	1.341.848	1.328.116	13.732	1,0%

Il capitale investito netto del Gruppo si attesta a 1.341,8 ml e registra un incremento di 13,7 ml rispetto al 2013, riconducibile alle variazioni intervenute sia sul capitale immobilizzato che sul capitale di esercizio.

Di seguito vengono rilevate esclusivamente le operazioni che hanno avuto un impatto nel consolidato. Nell'incremento del capitale immobilizzato netto per 30,8 ml ha inciso la variazione dell'area di consolidamento con l'entrata della società Enav North Atlantic che ha apportato la partecipazione detenuta in Aireon LLC, una *Limited Liability Company* di diritto statunitense per un ammontare pari a 26,3 ml. Il capitale immobilizzato netto ha anche risentito dell'incremento della passività legata al fondo benefici ai dipendenti per 6,4 ml è dovuto alla perdita attuariale rilevata nel 2014 dal Gruppo. Il capitale di esercizio è diminuito per 17 ml a seguito della riduzione generalizzata dei crediti commerciali a livello di Gruppo e per altri eventi legati ad Enav.

Il patrimonio netto si attesta a 1.234,1 ml registrando un decremento netto di 7,8 ml a seguito del pagamento del dividendo per 31,5 ml da parte della Capogruppo, l'imputazione a fondo stabilizzazione tariffe, in conformità a quanto deliberato dall'assemblea di approvazione del

bilancio di esercizio 2013 di Enav per 16,5 ml, l'incidenza negativa della riserva per benefici ai dipendenti per 5,1 ml e l'apporto positivo della valutazione al *fair value* del derivato per 1,8 ml, alla variazione dell'area di consolidamento con la rilevazione di una riserva da conversione bilanci in valuta estera positiva per 3,5 ml, oltre al risultato di esercizio consolidato positivo per 40 ml.

La posizione finanziaria netta si attesta ad un valore negativo di 107,8 ml, in incremento di 21,5 ml rispetto all'esercizio precedente ed è così composta:

Tabella 18 - Posizione finanziaria netta consolidata

<i>Valori in migliaia</i>	<i>31.12.2014</i>	<i>31.12.2013</i>	<i>Variazioni</i>
Liquidità	118.253	94.301	23.952
Crediti finanziari correnti	1.480	0	1.480
Indebitamento finanziario corrente	(46.136)	(54.154)	8.018
Posizione finanziaria corrente netta	73.597	40.147	33.450
Crediti finanziari non correnti	383	0	383
Indebitamento finanziario non corrente	(181.766)	(126.415)	(55.351)
Indebitamento finanziario non corrente	(181.383)	(126.415)	(54.968)
Posizione finanziaria netta	(107.786)	(86.268)	(21.518)

Il miglioramento della posizione corrente per 33,5 ml è conseguente alla liquidità apportata dalle società del gruppo, al rientro nelle linee di finanziamento accordate alla controllata Techno Sky, oltre che alla maggiore liquidità pervenuta alla Capogruppo a seguito dell'accensione di un nuovo finanziamento che tuttavia incide sull'incremento dell'indebitamento finanziario non corrente per 54,9 ml.

4. Iniziative di privatizzazione

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

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

Si ricorda che ai sensi dell'articolo 1 bis del citato decreto legge 31 maggio 1994, n. 332, le dismissioni delle partecipazioni detenute dallo Stato in società operanti nel settore dei pubblici servizi sono subordinate alla creazione di organismi indipendenti per la regolarizzazione delle tariffe ed il controllo della qualità dei servizi di rilevante interesse e che nel settore in cui opera Enav è presente, quale autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac).

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

Sono state così avviate diverse attività interne preparatorie e propedeutiche al processo di privatizzazione di cui la più importante è stata la transizione ai principi contabili IAS.

Ad integrazione delle attività descritte ed in considerazione delle tempistiche originariamente stringenti per il percorso di privatizzazione, Enav ha inoltre provveduto a luglio 2014 a contrattualizzare, a seguito di gara, i servizi di Advisory finanziaria e legale.

E' importante sottolineare come il processo di privatizzazione non è stato di fatto formalmente avviato nel 2014, avendo l'Azionista, prima di procedere, voluto attendere il completamento del Consiglio di Amministrazione della Società e le nomine del nuovo Amministratore Delegato e del Presidente, che sono avvenute, come detto in precedenza, solo nel mese di luglio 2015.

Il protrarsi, per circa 9 mesi, dell'attesa del previsto ampliamento dell'Organo medesimo con la nomina, annunciata nell'assemblea del 19 settembre 2014, ha esposto la Società ad una inusuale

situazione, di svolgimento, priva di un Amministratore Delegato, di attività di straordinaria gestione, quale la riduzione di una quota del capitale sociale, nel quadro del complesso e delicato procedimento di parziale privatizzazione della Società.

Le attività interne propedeutiche al processo di privatizzazione, per quanto sopra detto, sono state quindi sostanzialmente congelate ad ottobre 2014, al netto del passaggio ai principi contabili IAS/IFRS.

Al tal proposito la Società, a valle del completamento del Consiglio di Amministrazione, sta procedendo alla verifica dello stato di avanzamento delle varie attività e all'avvio dei lavori finalizzati alla predisposizione del nuovo piano economico e finanziario 2015-2019, in coerenza con il Piano di Performance Nazionale presentato alla Commissione Europea.

Tale piano sarà parte fondamentale del nuovo Piano Industriale di Gruppo, propedeutico non solo alla privatizzazione della Società ma importante per definire le future strategie e lo sviluppo del Gruppo nel prossimo quinquennio.

Sempre nell'ambito del percorso di privatizzazione, ed al fine di ottimizzare la propria struttura finanziaria, l'Azionista, a fine anno 2014, ha chiesto alla Società di valutare una possibile riduzione del capitale sociale.

Il Ministero dell'economia e delle finanze ("Mef"), infatti, con nota del 24 ottobre 2014, ha richiesto al Consiglio di Amministrazione di effettuare tempestivamente "proprie autonome analisi e valutazioni" circa la fattibilità di un'operazione di riduzione del capitale sociale di Enav, ipotizzando una riduzione fino a 300 milioni.

L'operazione si inquadra, come detto, nell'ambito del più ampio processo di privatizzazione di Enav - come delineato dal DPCM del 16 maggio 2014 - in cui l'attuale struttura finanziaria della Società, è contraddistinta da una marginale incidenza della leva finanziaria (Debito/Equity), se posta a confronto con altre società comparabili.

L'importo di riduzione del capitale sociale deliberato dall'Assemblea in data 13 Aprile 2015 è risultato pari a 180 ml.

Il Consiglio di Amministrazione di Enav nella seduta dell'8 maggio 2015, ha deliberato l'emissione di un prestito obbligazionario *private placement* per complessivi 180 ml, per reperire la necessaria liquidità funzionale alla distribuzione dell'extra dividendo.

A seguito di tale decisione, in data 4 agosto u.s. si è conclusa con successo l'emissione inaugurale del prestito obbligazionario (*Bond*) per un valore nominale complessivo di 180 ml e una durata di sette anni da rimborsare integralmente alla data scadenza fissata al 4 agosto 2022. Il Bond non è

assistito da alcuna garanzia particolare ed è stato quotato presso la Luxembourg Stock Exchange's regulated market.

Per quanto attiene ai principali profili di natura economico-finanziaria, l'emissione obbligazionaria prevede il pagamento di una cedola annuale posticipata, in misura del 1,93 per cento fisso del valore nominale.

Per effetto dell'avvenuta emissione del Bond, Enav è oggi qualificata come "ente di interesse pubblico" ai sensi dell'art 16 del d.lgs. n. 39/2010.

Tale normativa comporta nuovi e maggiori oneri sia per Enav sia per la società di revisione contabile, per la quale attraverso la Consob, l'Enav sta valutando la possibilità di prorogare l'incarico attuale nelle more delle procedure di espletamento della nuova gara).

Tra l'altro, viene prevista l'istituzione di un "Comitato per il controllo interno e la revisione contabile", cui è demandato il compito di vigilare principalmente sul processo di informativa finanziaria e sulla gestione ed efficacia dei sistemi di controllo interno.

L'art. 19 del predetto decreto prevede inoltre che il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile "si identifica" nel modello tradizionale con il collegio sindacale.

5. Considerazioni conclusive

L'esercizio al 31 dicembre 2014 di Enav spa si è chiuso con un utile pari a 38,8 ml, in diminuzione di 12,3 ml rispetto all'anno 2013 (pari a 51,2 ml). Anche il bilancio d'esercizio di Gruppo, in correlazione con quello della Capogruppo, chiude con un utile netto di 40 milioni in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (49,5 ml).

Su tale risultato ha inciso l'aumento dei costi (in particolare costi per il personale e costi per servizi), la diminuzione della voce "altri ricavi operativi" e l'effetto negativo della voce "balance" (rettifiche delle tariffe). Quest'ultima voce in particolare è in parte legata all'andamento dell'inflazione. In sostanza, per via del sistema tariffario comunitario, nel 2014 la forte flessione del tasso di inflazione effettivamente registrato (0,2 per cento) rispetto a quello programmato in sede europea (2 per cento), ha avuto un impatto negativo sul bilancio per 8 milioni (diversamente da quanto registrato nel 2013, allorché una dinamica inflattiva inversa aveva determinato un impatto positivo sul bilancio per 14,2 milioni).

Il patrimonio netto si attesta a 1.283,6 ml registrando un decremento netto di 11,1 ml rispetto al 2013 (1.294,8 ml) principalmente a seguito del pagamento del dividendo per 31,5 ml, dell'imputazione a fondo stabilizzazione tariffe per 16,5 ml e dell'incidenza negativa della riserva per benefici ai dipendenti per 3,8 ml. Anche il patrimonio netto di Gruppo registra un decremento attestandosi a 1.234,1 ml (-7,8 ml rispetto al 2013 che si sostanzava in 1.241,8 ml).

Si è registrato nel 2014 un miglioramento degli oneri finanziari legati all'indebitamento verso il sistema bancario che si decrementano di 1,8 ml (a livello di Gruppo e 1,4 a livello di Enav) e all'apertura di una linea di credito da parte della BEI per il finanziamento del Piano Investimenti della Capogruppo.

Tutto ciò, peraltro, in un contesto caratterizzato da un quadro macroeconomico incerto e dalla difficile situazione nordafricana conseguente alla chiusura dello spazio aereo libico avvenuta nella seconda metà del 2014.

Tenuto conto dei vincoli imposti dal pacchetto normativo europeo e nell'ottica di dare continuità agli indirizzi e alle azioni gestionali fino ad ora adottate, pur in uno scenario complesso, Enav ha conseguito nel 2014 una performance operativa in linea con gli obiettivi strategici aziendali e con gli obiettivi fissati nel Piano di Performance Nazionale. Infatti, per il terzo anno consecutivo il buon risultato conseguito per la puntualità dei voli ha consentito anche per il 2014 il

riconoscimento degli 8 ml di bonus sulla capacità, previsti dallo schema delle performance comunitario.

Da un punto di vista normativo l'anno 2014 è stato particolarmente significativo poiché da una parte ha segnato la conclusione del primo periodo regolatorio di riferimento (2012-2014) che, come noto, ha introdotto una nuova regolamentazione comunitaria e quindi una diversa logica di gestione per i provider di assistenza al volo comunitari, con l'applicazione del nuovo meccanismo di misurazione delle performance e la concomitante cancellazione del sistema del recupero integrale dei costi e del traffico; dall'altra, rappresenta il punto di partenza della nuova pianificazione operativa ed economica di Enav che sarà parte fondamentale del nuovo Piano di Performance per il periodo 2015-2019.

L'Enav ha redatto per la prima volta, in applicazione dei principi contabili internazionali (IAS/IFRS), oltre al Bilancio individuale di esercizio per l'anno 2014, anche quello Consolidato del Gruppo in conformità ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, avendo effettuato, tra i pochissimi service provider europei, la transizione ai suddetti principi su base volontaria.

La Società ha inoltre provveduto, con l'obiettivo di prepararsi alla privatizzazione attualmente in atto, ad avviare le attività di adeguamento del proprio sistema contabile, finalizzate, tra l'altro, ad allineare il modello di controllo e di gestione dei rischi aziendali alle *best practice* presenti sul mercato.

Per quanto attiene gli aeroporti di competenza della società, il 2014 si è caratterizzato per la transizione ad Enav degli aeroporti militari di Roma Ciampino e di Verona Villafranca, ed il subentro nell'aeroporto di Treviso avvenuto invece a giugno 2015. Per quanto riguarda gli aeroporti di Brindisi e Rimini è previsto il loro passaggio rispettivamente entro la fine dicembre 2015 e nel corso del 2016.

Enav ha inoltre avviato un progetto di razionalizzazione dei livelli di servizio e di costo sugli aeroporti a basso volume di traffico con uno specifico intervento sull'organico direttamente impiegato nel servizio di assistenza al volo e con l'identificazione di configurazioni tecnologiche standard. Per quanto riguarda la razionalizzazione dei servizi è stato avviato, dal 1 luglio 2014, un nuovo "Modo di Servizio" basato sul rapporto tra risorse impiegate e traffico servito, con una riduzione degli orari di servizio misurata in funzione degli effettivi volumi di traffico e della stagionalità tipica di alcuni aeroporti.

Al contempo, per il personale direttamente impiegato nel servizio di assistenza al volo, sono state individuate nuove modalità contrattuali relative all'orario di lavoro, alle regole di turnazione ed ai livelli retributivi.

Particolare importanza nel 2014 ha avuto l'attività commerciale, cresciuta in generale del 44 per cento e nei mercati internazionali del 21 per cento rispetto al 2013, specialmente nei principali mercati del sud-est asiatico, negli Emirati Arabi e in Africa.

Nel 2014, ha continuato ad aumentare anche il contributo al fatturato dei ricavi da attività verso terzi non regolamentate nel Contratto di Programma: l'aumento è del 21 per cento per 9,5 milioni che provengono soprattutto dalla consulenza e dai servizi tecnici per l'aeroporto di Dubai e la Libyan Civil Aviation Authority.

Altri risultati sono stati quelli legati alla Sicurezza del volo, tenuto conto dell'avvenuta approvazione dell'Action Plan 2015/2017 che contiene cinque macro-obiettivi (il consolidamento della *Safety* preventiva; lo sviluppo e l'implementazione iniziale degli indicatori di *Safety*; il miglioramento, la ciclicità e la tracciabilità attraverso *survey* della *Safety Culture*; l'evoluzione del monitoraggio formale dell'Efficienza del *Safety Management System* (EoSM); l'aderenza ai requisiti e ai vincoli definiti nel Regolamento Comunitario 376/2014 per la responsabilità in materia di *Safety* nonché l'irrobustimento del processo investigativo) attraverso i quali la Commissione Europea, sulla base del piano di performance, valuterà e renderà conto le performance aziendali.

Tra la primavera e la fine del 2014 è stato realizzato il programma di Riorganizzazione degli Spazi Aerei Nazionali, nato con l'obiettivo di rivedere la struttura dello spazio aereo nell'ottica di predisporre un network aeroviario maggiormente orientato all'efficienza di volo.

Il sistema *Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)*, grazie all'ottimizzazione delle procedure di turn-round e all'integrazione e al continuo scambio di dati tra *Stakeholders* (Enav, gestore aeroportuale, compagnie aeree e Network Manager Europeo), ha migliorato la gestione/movimentazione al suolo e l'uso della capacità aeroportuale. Dopo l'implementazione del sistema A-CDM nel 2013 per l'aeroporto di Roma Fiumicino, nell'ottobre del 2014 ne è stata completata la realizzazione anche per l'aeroporto di Milano Malpensa, mentre per l'aeroporto di Venezia è stata condotta la fase dei *trial* che ne ha preceduto la piena operatività dal gennaio del 2015.

Con riferimento invece al Piano Investimenti della società nel triennio 2014-2016, si è avuto un contenimento della spesa privilegiando gli interventi diretti all'adeguamento alle nuove normative,

al completamento dei programmi di innovazione tecnologica in accordo alle linee guida europee, all'evoluzione del attuale sistema ATM nazionale verso la nuova piattaforma comune europea in linea con gli obiettivi del programma SESAR.

Un aspetto di particolare rilevanza nel 2014, relativamente alle Relazioni Industriali del Gruppo Enav, è stato l'accordo del 27 maggio 2014 con il quale il Gruppo si è dotato di un vero e proprio contratto collettivo di lavoro.

Per il prossimo quinquennio, Enav è inoltre chiamata a rispondere al nuovo contesto regolamentare comunitario attraverso il quale la Commissione Europea ha individuato per i provider europei, per il periodo 2015-2019, livelli attesi di performance in termini di efficienza economica ed efficacia operativa sempre più stringenti.

Sarà quindi importante che la società impieghi i suoi sforzi al fine di conciliare tali aspetti con il prossimo processo di privatizzazione, già avviato nell'estate 2015 con la selezione del consorzio di banche (*Global coordinatoor e Book Runner*), che seguirà Enav nel percorso di quotazione prevista nel corso del 2016.

ACRONIMI E GLOSSARIO

ACRONIMI E GLOSSARIO

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

CTT	Coefficiente di tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in terminale
CUT	Coefficiente Unitario di tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta
CWP	Controller Working Position
DATA LINK	Collegamento Dati
DCAC	Department of Civil Aviation of Cyprus
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH (Germania)
DME	Distance measuring Equipment – Apparato misuratore di distanza
DNM	Directorate Network Management (EUROCONTROL)
DNV	Det Nerske Veritas
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aerienne (Francia)
DUR	Determined Unit Rate
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
L	
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
GNSS	Global Navigation Satellite System – Sistema globale di navigazione satellitare
GPS	Global Positioning System
HCAA	Hellenic Civil Aviation Authority
IANS	Institute Air Navigation Service
ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizzazione Internazionale dell'aviazione civile
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers

IFR	Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale
ILS	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
IP	Implementation Package
IPR	Intellectual property Rights
ISO	International organization for Standardization
LRST	Local Runway Safety Team
LSSIP	Local Single Sky Implementation Plan
MATS	Malta Air traffic Services Ltd
MATSE	Ministres of Trasport on ATS in Europe – Conferenza Master Control Centre
MCC	Master Control Centre
MED	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
MET	Meteorologia aeronautica
MRT	Multi radar tracking
NANSC	Navigation Air Navigation Service Company (Egitto)
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NDB	Non Directional radio beacon
NORACON	North European and Austrian Consortium
OACA	Office de l’Aviation Civile et des Aeroports (Tunisia)
OAT	Operative Air traffic
OLDI	On Line Data Interchange
PATM	Prestazioni ATM (ENAV)
PDR	Premio di Risultato
PNS	Procedure Negoziante Singole
PPN	Piano di Performance Nazionale
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RADAR	Radio Detecting and Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimut rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riglessi 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

