

4. PROCESSO DI PRIVATIZZAZIONE

Il processo di quotazione di ENAV, previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014, che ha determinato i criteri per la privatizzazione e le modalità di alienazione di una quota, pari al massimo al 49 per cento, della partecipazione detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze del capitale, attraverso un Offerta Pubblica Iniziale (IPO), è stato portato a termine il 26 luglio 2016, come già accennato, con la quotazione della Società sul mercato telematico azionario della Borsa Italiana.

Le principali caratteristiche dell'Offerta Globale di Vendita di ENAV sono state:

- prezzo di Offerta e prezzo Istituzionale entrambi fissati in euro 3,30 per Azione;
- Offerta Globale di Vendita di n. 252,6 milioni di Azioni per un introito per il Ministero dell'Economia e delle Finanze di Euro 834 milioni;
- al pubblico indistinto e ai dipendenti è stato allocato il 10 per cento dell'Offerta Globale e agli Investitori Istituzionali il 90 per cento.

A seguito del processo di privatizzazione il 53,373 per cento del capitale sociale, pari a 289.144.385 euro, è detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, percentuale di possesso di cui è prevista la riduzione a seguito dell'esito finale dell'attribuzione delle *bonus share* al pubblico indistinto ed ai dipendenti che hanno mantenuto il possesso delle azioni per un periodo ininterrotto di 12 mesi; è previsto il completamento del processo di richiesta delle *bonus share*, avviato lo scorso 26 luglio 2017, con l'assegnazione delle *bonus share* agli aventi diritto entro 30 giorni dalla scadenza del periodo di richiesta del 30 settembre 2017.

Tra gli investitori attuali di ENAV vi è la presenza di fondi d'investimento, fondi sovrani, fondi pensione ed infrastrutturali di medio-lungo periodo sia italiani che esteri. Dalla prima quotazione avvenuta un anno fa il titolo ENAV ha mediamente avuto un andamento positivo attestandosi a livelli superiori al prezzo di quotazione.

In occasione dell'assemblea degli azionisti tenutasi lo scorso aprile 2017, è stata approvata la distribuzione di un dividendo ordinario di 95,3 ml per l'esercizio 2016, superiore all'utile di esercizio, equivalente ad un dividendo per azione di 0.176 euro.

In precedenza, nel 2016, l'assemblea della società aveva deliberato, come dianzi detto, ai sensi dell'art. 2445 del Codice Civile, la riduzione volontaria del capitale sociale da euro 941.744.385,00 ad euro 541.744.385,00 (ossia 400 ml) da convertire in riserve disponibili di patrimonio netto.

L'ENAV ha preparato il percorso di privatizzazione con una serie di attività propedeutiche alla quotazione, adeguando, in particolare, i processi, le procedure e i sistemi informativi agli standard contabili internazionali IAS/IFRS (*International Accounting Standards*) ed

aggiornando il proprio sistema di controllo di gestione e dei processi di chiusura contabile in conformità con le linee guida di Borsa Italiana.

Tra le attività rilevanti effettuate nel periodo è utile evidenziare la predisposizione del Piano Industriale di Gruppo, nell'ambito del percorso di privatizzazione e di implementazione degli obiettivi aziendali di consolidamento, razionalizzazione e crescita in coerenza con le linee di sviluppo del Gruppo del prossimo quinquennio.

E' stata, inoltre, avviata un'attività di *risk assessment* diretta a definire un proprio *Corporate Risk Profile* ed un modello di gestione dei rischi coerente con le *best practice* di mercato e coerente con le linee guida di Borsa Italiana.

Sempre in materia di rischi in ambito ex D.lgs. 231/2001, la società ha aggiornato il modello di Organizzazione e Gestione e del Codice Etico.

Inoltre, nell'ottica di una ottimizzazione della propria struttura finanziaria, ha posto in essere alcune attività di allineamento del livello di leva finanziaria alle *best practice* di mercato.

La Società ha allineato il proprio sistema di governo societario alle disposizioni in materia previste dal TUF e dal Codice di Autodisciplina; è stato approvato il nuovo Statuto di Quotazione e sono stati costituiti, nell'ambito consiliare, il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate ed il Comitato nomine e remunerazione.

In occasione dell'assemblea degli azionisti, tenutasi lo scorso 28 aprile 2017, è stata altresì ampliata la composizione del consiglio di amministrazione della Società portata a 9 membri, di cui 6 nominati dalla lista presentata dall'azionista di maggioranza, il MEF, e 3 nominati dalla lista di minoranza.

La nuova *governance* societaria prevede inoltre una maggiore autonomia e indipendenza degli amministratori e dei sindaci nonché una maggior partecipazione dei soci prevedendo sistemi di voto elettronico o per corrispondenza o per mezzo di deleghe di voto.

In tale ambito la società ha inoltre istituito un Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (SCIGR) con l'obiettivo di rafforzare le funzioni *Corporate* di indirizzo, coordinamento e controllo ed il governo del processo a livello di Gruppo.

L'ENAV ha inoltre posto in essere nuove discipline in materia di comunicazione e parti correlate. Per quanto attiene la comunicazione è stata approvata la procedura del gruppo inerente la gestione interna e la comunicazione all'esterno delle informazioni societarie, con particolare riferimento alle informazioni privilegiate, e la procedura per la tenuta del registro delle persone che hanno accesso a informazioni privilegiate, sia allo scopo di preservare la riservatezza dei

documenti e delle informazioni inerenti il Gruppo, sia per assicurare una più corretta informazione al pubblico.

Con riferimento alle norme legislative e regolamentari in materia di “*market abuse*”, ai sensi dell’articolo 152-sexies del Regolamento Emittenti sulle azioni emesse da ENAV e sugli strumenti finanziari ad esse collegati, il 29 marzo 2016 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la relativa procedura di *Internal Dealing*.

In materia di operazioni con parti correlate, nella seduta del 21 giugno 2016, il Consiglio di amministrazione ha approvato, in via definitiva, la “Procedura in materia di operazioni con parti correlate”, in conformità con il Regolamento OPC e alla Comunicazione n. DEM/10078683 del 24 settembre 2010 con l’obiettivo di stabilire i principi di comportamento che la Società è tenuta ad adottare per garantire una gestione conforme delle operazioni con parti correlate.

Per quanto attiene le principali variazioni di carattere organizzativo legate alle nuove esigenze organizzative e gestionali della società, sono state costituite le funzioni aziendali: *Risk Management*, al fine di adeguare la *governance* delle società con un sistema dei controlli che sia integrato, basato sulla gestione dei rischi, e per coprire i rischi aziendali, alle dirette dipendenze del Responsabile Amministrazione Finanza e Controllo; *Investor Relations*, per la cura dei rapporti con la comunità finanziaria, rappresentare la società presso la comunità finanziaria nazionale ed internazionale e per assicurare il corretto e tempestivo rilascio delle informazioni economico-finanziarie del gruppo e delle sue società, alle dirette dipendenze dell’Amministratore delegato.

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'esercizio al 31 dicembre 2016 di ENAV Spa si è chiuso con un utile pari a 71,4 ml, in aumento del 43 per cento circa rispetto all'anno 2015 (utile pari a 49,8 ml). Anche il bilancio d'esercizio di Gruppo, in linea con quello della Capogruppo, chiude con un utile netto di 76,3 ml, in aumento rispetto all'esercizio precedente (66 ml).

Tale risultato è legato all'incremento dei ricavi di rotta e dei ricavi di terminale a seguito sia delle maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio, pari rispettivamente a +1,7 per cento e +3,6 per cento rispetto al 2015, sia della maggiore tariffa di rotta applicata (euro 80,08), in leggero incremento rispetto all'esercizio precedente (euro 78,80). Ha contribuito anche la voce *altri ricavi operativi*, che registra un incremento di circa 3 ml, rispetto all'esercizio precedente, legato a finanziamenti per progetti europei. Soprattutto ha inciso il venir meno delle rilevanti svalutazioni effettuate nel 2015 relative a partecipazioni e crediti commerciali

Si è così generato un EBITDA in incremento del 3,5 per cento rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a 248,5 ml (240 ml nel 2015).

Il patrimonio netto si attesta a 1.142,9 ml, registrando un incremento netto di 22,8 ml rispetto al 2015 (1.120 ml) in considerazione del positivo risultato d'esercizio; parimenti il patrimonio netto consolidato si attesta a 1.119,8 ml e registra un incremento netto di 29,3 ml rispetto al 31 dicembre 2015 (1.090 ml);

Per ciò che concerne “la qualità del servizio” di gestione del traffico aereo, espressa come puntualità dei voli e continuità dell'erogazione dei servizi di navigazione aerea in rotta, i dati riferiti dalla società al 2016 confermano la positiva gestione operativa di ENAV.

Dal punto di vista della sicurezza, l'ente ha conseguito livelli di *safety* conformi o superiori a quelli definiti nella Decisione 2014/035/R adottata dalla Commissione europea, in accordo al Regolamento (UE) n. 390/2013.

In particolare, l'ENAV si è dotata, già da tempo, di un manuale, il *Safety Management Manual* (SMM), che descrive e documenta le relazioni tra strutture organizzative e di una *Safety Management System* (SMS), che descrive i processi e le procedure specifici del sistema “funzionale” ATM (Gestione del Traffico Aereo), che garantisce l'identificazione dei pericoli, la gestione e mitigazione dei rischi e che verifica l'efficienza e l'efficacia delle barriere e dei processi di contenimento e attenuazione.

Nel biennio 2015-2016 il processo di monitoraggio del *Safety Plan* evidenzia, secondo la società, l'implementazione del 67 per cento delle azioni di piano e la gestione delle altre attività, molte delle quali, dovrebbero essere chiuse entro il 2017.

Nell'ambito della programmazione economica definita il Piano di *Performance* per il secondo periodo di riferimento (2015-2019), con l'approvazione da parte della Commissione europea (UE) 599 del 15 aprile 2016, ha assunto valore cogente e di guida nella definizione delle tariffe per l'intero periodo di riferimento.

La novità più significativa è costituita dall'assoggettamento al suddetto Piano anche dei servizi di terminale, che per l'Italia riguardano gli aeroporti inclusi nella prima e seconda fascia di tariffazione.

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

Per quanto concerne il terminale, la prima fascia tariffaria è soggetta allo schema di *performance* e quindi vincolata sia al rischio traffico che al rischio costo. La seconda fascia tariffaria è invece soggetta al solo rischio costo. Sempre con riferimento al terminale, in Italia è stata costituita anche una terza fascia di tariffazione, riferita agli aeroporti che sviluppano un numero di movimenti inferiore a 70.000, sulla quale vige l'applicazione della normativa nazionale di settore.

Nell'ambito delle attività internazionali la società ha proseguito le iniziative di consolidamento dei rapporti con le principali Organizzazioni internazionali esistenti (tra i quali ICAO, EUROCONTROL, CANSO, Commissione europea, EASA, EUROCAE) e gli altri *Air Navigation Service Provider* sui principali processi industriali attraverso partecipazioni dirette quali: *SESAR Joint Undertaking*, *SESAR Deployment Manager*, *European Satellite Service Provider* (ESSP) per EGNOS, programmi di cooperazione bilaterale con NAV Canada, DSNA (Francia), NATS (Regno Unito), State ATM Corporation (Federazione Russa), Hungarocontrol (Ungheria) 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 del settore del trasporto aereo, come Airbus, Boeing, Lockheed Martin, Raytheon, Thales, nonché su nuove tecnologie satellitari come AIREON.

Inoltre, la società ha proseguito le collaborazioni, già attivate, con organizzazioni europee ed internazionali istituzionalmente coinvolte in coerenza con gli obiettivi fissati dalla Commissione europea con la creazione del *Single European Sky* per un approccio comune a livello europeo alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo.

Con gli interventi delineati nel piano investimenti del triennio 2016-2018, ENAV ha proseguito nell'intento di disporre di un sistema tecnologico in linea con i concetti del nuovo network ATM (rete di gestione del traffico aereo) che sta caratterizzando il quadro di riferimento internazionale. Al 31 dicembre 2016, relativamente agli investimenti del piano approvato, sono stati avviati programmi per circa 77 ml.

L'evento di maggior rilievo, caratterizzante le attività della società nel corso del 2016, è stato il processo di quotazione che è stato portato a termine il 26 luglio 2016 con la quotazione della società sul Mercato Telematico Azionario della Borsa Italiana.

A seguito del processo di privatizzazione il 53,373 per cento del capitale sociale, pari a 289.144.385 euro, è detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, percentuale di possesso di cui è prevista la riduzione a seguito dell'esito finale dell'attribuzione delle *bonus share* al pubblico indistinto ed ai dipendenti che hanno mantenuto il possesso delle azioni per un periodo ininterrotto di 12 mesi; è previsto il completamento del processo di richiesta delle *bonus share*, avviato lo scorso 26 luglio 2017, con l'assegnazione delle *bonus share* agli aventi diritto entro 30 giorni dalla scadenza del periodo di richiesta del 30 settembre 2017.

In occasione dell'assemblea degli azionisti tenutasi lo scorso aprile 2017, è stata approvata la distribuzione di un dividendo ordinario di 95,3 ml per l'esercizio 2016, superiore all'utile dell'esercizio, equivalente ad un dividendo per azione di 0.176 euro.

L'ENAV ha preparato il percorso di privatizzazione con una serie di attività propedeutiche alla quotazione, adeguando, in particolare, i processi, le procedure e i sistemi informativi agli standard contabili internazionali IAS/IFRS (*International Accounting Standards*) ed aggiornando il proprio Sistema di controllo di gestione e dei processi di chiusura contabile in conformità con le linee guida di Borsa Italiana.

PAGINA BIANCA

ACRONIMI E GLOSSARIO

PAGINA BIANCA

ACRONIMI E GLOSSARIO

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

CIPE	Comitato interministeriale per la Programmazione Economica
CNS	Comunicazione Navigazione Sorveglianza
COTS	Commercial Off the Shelf
CTR	Control Zone – Zona di controllo di avvicinamento
CTT	Coefficiente di tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in terminale
CUT	Coefficiente Unitario di tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta
CWP	Controller Working Position
DATA LINK	Collegamento Dati
DCAC	Department of Civil Aviation of Cyprus
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH (Germania)
DME	Distance measuring Equipment – Apparato misuratore di distanza
DNM	Directorate Network Management (EUROCONTROL)
DNV	Det Norske Veritas
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aerienne (Francia)
DUR	Determined Unit Rate
EASA	European Aviation Space Agency
EATCHIP	European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme – Programma Europeo di Armonizzazione ed Integrazione dei sistemi di assistenza al volo
EATMN	European Air Traffic management network
EATMS	European ATM System - Sistema europeo per l'ATM
ECAC	European Civil Aviation Conference – Conferenza europea dell'aviazione civile
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay System
Enac	Ente nazionale per l'aviazione civile
ENAV	ENAV spa – Società italiana responsabile dei servizi della navigazione aerea
EOIG	EGNOS Operators Infrastructure Group
ESA	European Space Agency
ESSP	European Satellite Services Provider
EUROCONTROL	Organizzazione Internazionale per la sicurezza della navigazione aerea
EWA	EGNOS Working Agreement
FAA	Federal Aviation Administration
FAB	Functional Airspace Block
FBS	Fall Back System
FDP	Flight Data Processing
FEP	Flight efficiency plan
FIR	Flight Information Region – Regione Informazioni Volo
FIS	Flight Information Service – Servizi di Informazione Volo
FL	Flight Leve
FSS	Flight Service Station – Stazione del servizio informazioni volo
GAT	General Air Traffic
GATE TO GATE	Da cancello di partenza a cancello di arrivo
GL	Germanischer Lloyd
GNSS	Global Navigation Satellite System – Sistema globale di navigazione satellitare
GPS	Global Positioning System

HCAA	Hellenic Civil Aviation Authority
IANS	Institute Air Navigation Service
ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizzazione Internazionale dell'aviazione civile
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers
IFR	Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale
ILS	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
IP	Implementation Package
IPR	Intellectual property Rights
ISO	International organization for Standardization
LRST	Local Runway 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 Negoziare Singole
PPN	Piano di Performance Nazionale
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RADAR	Radio Detecting and Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimut rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo
RADAR SECONDARIO	Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta
RDP	Radar Data Processing
RF	Radio frequenze
RIMS	Ranging Integrity Monitoring Stations
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – navigazione d'area
RTO	Registro tecnico operativo
SATCAS	Standard Air Traffic Control Automation System
SES	Single European Sky
SESAR	Single European Sky ATM Research
SESAR JU	Sesar Joint Undertaking
SICTA	Sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo

STN	Sistema di Telegestione Nazionale
SW	Software
T/B/T/	Terra/Bordo/Terra
TFR	Trattamento di fine rapporto
TMA	Terminal Control Area – Area terminale di controllo
TWR	Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d'aeroporto
UCM	Unified Change Management
UDS	Unità di servizio
UE	Unione Europea
UIR	Upper Information region
UO	Unità Operativa
VHF	Very High Frequency
VOR VHF	Omnidirectional radio range – Radiosentiero Omnidirezionale in VHF
VPN	Virtual Private network

PAGINA BIANCA



ENAV - Relazione Finanziaria Annuale 2016

ENAV in numeri

865,3 mln
RICAVI DI GRUPPO

254,9 mln
EBITDA DI GRUPPO

6.321

PICCO DI VOLI GESTITI IN UN GIORNO*

44
TORRI DI CONTROLLO



4 CENTRI DI CONTROLLO



1,8 mln
VOLI CONTROLLATI*



4.233
DIPENDENTI

* Dati relativi al 2016



751.742

Km² DI SPAZIO
AEREO DI COMPETENZA



0,002 min.

(ritardo medio per volo assistito)
INDICE DI PUNTUALITÀ
ATM 2016