Nel settore operativo dell'*assistenza al volo* rientra esclusivamente **ENAV S.p.A.** che eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo ed il potenziamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. ENAV è il quinto più grande player in Europa e un importante player mondiale nel settore dei servizi *Air Traffic Control (ATC)*.

Nel settore operativo della *manutenzione* rientra **Techno Sky S.r.l.**, partecipata al 100% da ENAV che si occupa della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo nazionale, assicurandone la piena efficienza operativa e la completa disponibilità, senza soluzione di continuità.

Nel settore operativo delle *Soluzioni software AIM (Aeronautical Information Management)* rientra **IDS AirNav S.r.l.,** acquisita integralmente da ENAV il 18 luglio 2019, che si occupa dello sviluppo di soluzioni software nei settori della gestione delle informazioni aeronautiche e gestione del traffico aereo ed erogazione dei relativi servizi commerciali, prodotti attualmente adottati da vari clienti in Italia, Europa e paesi extra europei.

Nel settore operativo residuale *altri settori* rientrano:

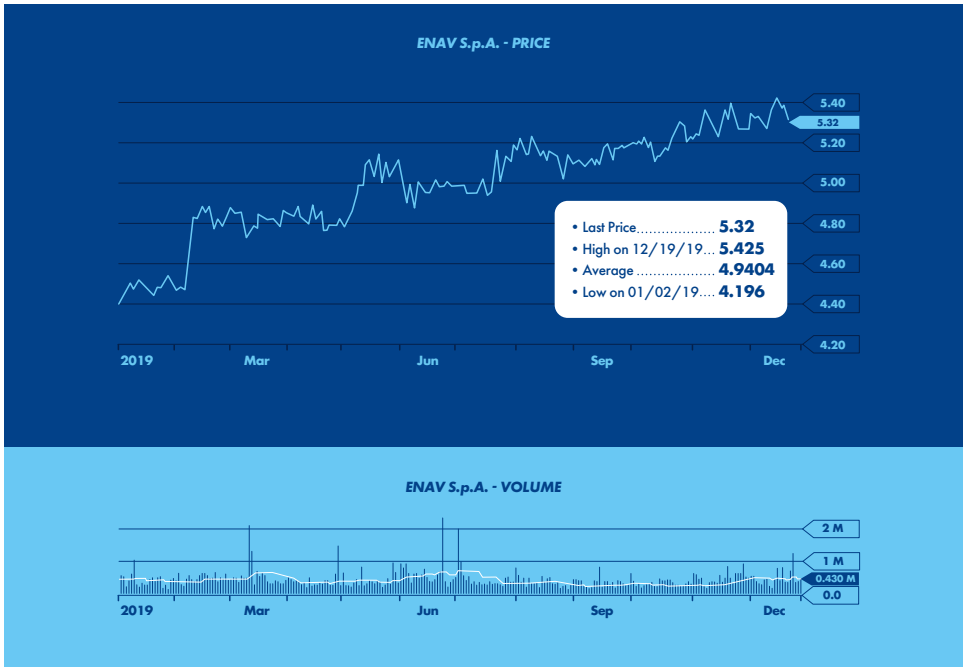
- **Enav Asia Pacific Sdn Bhd**, società di diritto malese interamente partecipata da ENAV, che svolge attività di sviluppo commerciale e fornitura di servizi sul mercato non regolamentato, avuto particolare riguardo alle aree di interesse strategico del Sud-Est asiatico.
- **Enav North Atlantic LLC** che detiene il 9,14% del capitale sociale della società Aireon LLC e si attesterà all'11,1% post redemption, responsabile della realizzazione del primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo, con l'obiettivo di permettere la sorveglianza estensiva di tutte le rotte a livello mondiale con riferimento prevalente alle aree polari, oceaniche e remote attualmente non coperte dal servizio di controllo del traffico aereo radar-based, ed al fine di ottimizzare le rotte e conseguire sempre più elevati standard di sicurezza ed efficienza del volo.
- **D-Flight S.p.A.**, società costituita nel mese di novembre 2018 con capitale sociale sottoscritto al 100% inizialmente da ENAV e diminuito ad una partecipazione del 60% dopo il subentro, in data 28 febbraio 2019, della compagine industriale guidata da Leonardo S.p.A. in partnership con Telespazio S.p.A., della società appositamente costituita denominata UTM Systems & Services S.r.l. Tale società ha sottoscritto l'aumento del capitale sociale con versamento della riserva sovrapprezzo azioni per un importo complessivo di 6,6 milioni di euro. La D-Flight ha per oggetto sociale lo sviluppo ed erogazione di servizi di gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria degli *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management (UTM)*.
- **Consorzio Sicta in liquidazione**, posto in liquidazione volontaria con delibera dell'Assemblea totalitaria del Consorzio Sicta tenutasi il 3 marzo 2017 ed efficacia dal 28 marzo 2017.

Informazioni sul titolo ENAV nel 2019

ENAV, società quotata dal 26 luglio del 2016 sul Mercato Telematico Azionario (MTA) gestito da Borsa Italiana S.p.A., è attualmente l'unico *Air National Service Provider* (ANSP) a essere quotato sul mercato dei capitali. Dalla data di quotazione il titolo ENAV ha registrato un incremento del 61,21%, attestandosi a un prezzo di chiusura di Euro 5,32 per azione al 31 dicembre 2019. Durante l'esercizio 2019, il titolo ha mostrato un andamento positivo partendo da un'apertura di anno a Euro 4,20 e chiudendo l'anno a un prezzo di Euro 5,32 (con un incremento del 26,8%, senza considerare il rendimento del dividendo), corrispondente a una capitalizzazione di borsa pari a 2,9 miliardi di euro.

Nello stesso periodo l'indice FTSE MIB, il listino dei maggiori 40 titoli italiani, ha fatto registrare un aumento del 28,23% e l'indice FTSE Mid Cap, di cui ENAV fa parte, ha visto un incremento del 17,33%. Il prezzo più alto del titolo è stato registrato nella giornata del 19 dicembre 2019, con un prezzo per azione di Euro 5,43, mentre il prezzo minimo si è avuto il 2 gennaio 2019, con un prezzo per azione pari a Euro 4,20.

L'andamento del titolo ENAV, nel corso del 2019, è stato influenzato dalla volatilità generale dei mercati anche legata all'incertezza politica del Paese. Tali fattori esogeni sono stati tuttavia più che compensati dagli ottimi risultati ottenuti dal Gruppo ENAV.



La Capogruppo detiene azioni proprie che sono state oggetto di acquisto nell'esercizio 2018 mentre nessuna operazione di acquisto è stata posta in essere nel corso dell'esercizio 2019. Al 31 dicembre 2019 ENAV detiene 1.200.000 azioni proprie corrispondenti allo 0,22151% del capitale sociale, acquisite ad un prezzo medio unitario netto di Euro 4,14 per un controvalore totale netto di 4,9 milioni di euro.

In conseguenza al programma di acquisto di azioni proprie, al fine 2019 il capitale sociale di ENAV, pari a 541.744.385 euro, risulta così ripartito: lo 0,22% detenuto dalla Capogruppo sotto forma di azioni proprie, il 53,28% detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e il 46,50% detenuto dal mercato indistinto con una componente importante di investitori retail, alcuni tra i principali investitori istituzionali statunitensi, canadesi, australiani ed europei, così come alcuni tra i principali fondi sovrani internazionali.

Andamento operativo

Scenario di riferimento e risultato della gestione

Nel corso del 2019 la crescita economica globale è rimasta contenuta, registrando un rallentamento nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno. Nell'area dell'euro, l'attività economica è stata frenata dalla debolezza della manifattura, particolarmente accentuata in Germania.

Per quanto concerne l'Italia, le ultime informazioni fornite da Banca d'Italia evidenziano che l'attività economica ha avuto un andamento altalenante, con un trend in lieve crescita nel terzo trimestre 2019 ed una sostanziale stazionarietà nel quarto trimestre, evidenziando una debolezza del settore manifatturiero ed industriale.

Secondo le indicazioni preliminari diffuse dall'ISTAT, nel quarto trimestre 2019 il PIL italiano ha registrato una diminuzione dello 0,3%, rispetto al trimestre precedente, ed è rimasto invariato rispetto allo stesso periodo del 2018. Tuttavia, la stessa ISTAT ha precisato che il quarto trimestre del 2019 ha avuto due giornate lavorative in meno rispetto al trimestre precedente, per cui sterilizzando tale effetto, nel 2019 il PIL corretto si sarebbe attestato ad un aumento dello 0,2%.

Per quanto concerne le dinamiche inflattive, secondo le ultime informazioni prodotte da EUROSTAT, l'inflazione per il 2019 si attesterebbe a +0,6%.

La congiuntura economica non ha però avuto riflessi negativi sul comparto del traffico aereo in Italia dove, nel corso del 2019, si sono sfiorate 200 milioni di presenze di passeggeri transitanti dagli scali italiani. Sulla base dei dati diramati da Assaeroporti, l'anno 2019 ha evidenziato un traffico aereo in crescita per il sistema aeroportuale, con un dato relativo ai passeggeri del +4% rispetto al 2018 (7,4 milioni in più rispetto al precedente anno). Sempre secondo l'associazione, si è confermato trainante il traffico internazionale con gli oltre 128 milioni di passeggeri, ed un incremento del 5,8% rispetto al 2018. All'interno di questo segmento, si segnala la crescita del 4,5% per il traffico Europeo e del 9,9% per quello extra Europeo. In affanno invece il dato del traffico nazionale, che si attesta ad un +0,7%, contro il +3,3% registrato nel 2018. Per quanto concerne gli aeroporti, per transito di passeggeri si posizionano ai primi posti gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo, Venezia, Napoli, Catania, Bologna, Palermo, Milano Linate (chiuso da fine luglio a fine ottobre 2019), Roma Ciampino e Bari.

Tali dati positivi trovano conferma nel risultato del Gruppo in termini di unità di servizio e numero dei voli assistiti. In particolare, il traffico di rotta (espresso in termini di unità di servizio) ha chiuso il 2019 con un risultato più che positivo, pari al +6,5% rispetto al 2018. Tale crescita appare ancor più rilevante se si considera che il 2018 aveva fatto registrare un anno record per la rotta, con un dato di unità di servizio pari al +9,3%. Anche nel 2019, l'Italia risulta la prima in termini di crescita di unità di servizio tra i maggiori paesi europei.

Nel corso del 2019, tutti i trimestri hanno registrato valori positivi, con il picco massimo raggiunto nel terzo trimestre (+7,6%) e con un rallentamento rilevato nell'ultimo trimestre dell'anno, prevalentemente connesso ad una generale contrazione del traffico aereo emersa in tutta l'area europea. Su base mensile, particolarmente rilevanti sono i dati emersi nei mesi di giugno e luglio, nel corso dei quali il traffico che ha interessato lo spazio aereo nazionale è cresciuto rispettivamente del +9,6% e del +9,1%.

L'ottima performance registrata nel corso del 2019 è fortemente correlata all'aumento del traffico di sorvolo (circa il 42% del traffico complessivo di rotta), il quale è cresciuto del +9,3% rispetto al 2018, registrando il dato migliore in valore assoluto tra quelli osservati negli ultimi dieci anni. Tale crescita è determinata principalmente dagli incrementi registrati nelle fasce chilometriche a media e lunga percorrenza, con flussi di maggior rilievo tra Europa-Africa, Europa-Asia ed Europa-Continente Americano.

Anche il traffico internazionale ha registrato un andamento in crescita, con un incremento complessivo del +5,7%, anche in questo caso è stato registrato il massimo valore per numero di unità di servizio degli ultimi dieci anni. Per questa categoria di volato si segnala, in continuità con il 2018, l'importante recupero dei collegamenti tra Italia ed Africa (+15,2% UdS) guidato principalmente dal ritorno dei flussi turistici verso l'Egitto.

Il 2019 ha rappresentato per il Gruppo ENAV un anno di particolare rilevanza in quanto, pur in un contesto di massima attenzione dettato dalla forte espansione dei flussi di traffico, la Capogruppo ha profuso il massimo sforzo per mantenere la qualità del servizio ai massimi livelli ed a sviluppare ulteriormente la propria offerta commerciale sulle attività non regolamentate, anche attraverso l'acquisizione della società IDS AirNav S.r.l. avvenuta il 18 luglio 2019. Tale Società opera essenzialmente nel campo della fornitura di soluzioni software per l'aeronavigazione, ambito nel quale è in posizione di eccellenza mondiale, con oltre 70 paesi nel mondo in cui le soluzioni software e hardware sono operative. Tale acquisizione consente al Gruppo da una parte di migliorare il proprio *Know-How* sulle attività *core*, in termini di qualità del servizio erogato nel controllo del traffico aereo e dall'altra di incrementare la propria offerta e capacità di penetrazione sul mercato non regolamentato.

Per quanto riguarda il nuovo periodo regolatorio di performance e tariffazione, il 2019 rappresenta l'anno con il quale giunge a conclusione il secondo periodo di riferimento (2015-2019) e rappresenta altresì il punto di partenza della nuova pianificazione operativa ed economica di ENAV, che sarà parte fondamentale del nuovo Piano di Performance per il periodo di riferimento 2020-2024.

Nel corso del 2019 il legislatore comunitario ha definito regole, obiettivi e modelli per la definizione delle tariffe e delle performance per il terzo periodo di riferimento, attraverso l'emanazione del nuovo regolamento n. 317/2019 che ha introdotto diverse modifiche rispetto a quello applicabile nel secondo periodo di riferimento, a cui ha fatto seguito, nel mese di maggio, la pubblicazione della Decisione della Commissione Europea (n. 903/2019) nella quale il regolatore nazionale ha definito gli obiettivi di performance per il terzo *reference period*. In tale frangente la Capogruppo, quale primo provider nazionale, ha collaborato in maniera continuativa con l'autorità nazionale di controllo (ENAC) nella fase di predisposizione del Piano di Performance Nazionale per il periodo 2020-2024. Il Piano, in linea con le scadenze previste dal nuovo quadro regolamentare europeo, è stato inviato alle Istituzioni comunitarie al fine della valutazione di conformità.

Anche per il 2019, grazie alle competenze del proprio personale operativo e alla continua implementazione tecnologica orientata alla massimizzazione dell'efficienza del servizio, ENAV ha raggiunto, per il quinto anno consecutivo, il target di capacità definito all'interno nel Piano di Performance, sia per la rotta che per il terminale. Tale risultato appare particolarmente rilevante, tenuto conto dell'incremento dei livelli di traffico aereo gestito nel corso dell'anno. Infatti, a fronte di un obiettivo di rotta pari a 0,11 minuti di ritardo per volo assistito, ENAV ha registrato nel 2019 un risultato pari a 0,021 minuti/volo a fronte di un dato medio dei maggiori partner europei di 0,9 minuti di ritardo per volo. Per quanto

concerne il terminale, a fronte di un obiettivo di 0,02 minuti/volo, la performance realizzata da ENAV è stata pari a 0,00 minuti/volo. Tali risultati hanno consentito alla Capogruppo di accedere al bonus economico sulla qualità del servizio, previsto dallo schema regolatorio nazionale.

Alle azioni connesse al mantenimento degli eccellenti livelli di qualità del servizio offerto, nel corso del 2019 ENAV ha anche dato particolare rilievo a tutte quelle iniziative finalizzate all'efficienza ed alla tutela ambientale. Nell'ambito degli obiettivi del *Flight Efficiency Plan* che fanno riferimento all'ottimizzazione delle rotte e all'implementazione di una struttura di spazio aereo che garantisca il soddisfacimento degli obiettivi di *flight efficiency*, a dicembre 2016 (con un anticipo di circa 6 anni sul termine definito dalla regolamentazione europea del *Single European Sky*) ENAV ha implementato il *Free Route Italy* (FRAIT). Il *Free Route* ha rappresentato un progetto decisamente rivoluzionario per il trasporto aereo nazionale ed europeo dal momento che ha consentito alle compagnie aeree di pianificare la traiettoria più breve possibile, volando direttamente da un punto d'ingresso ad un punto di uscita dallo spazio aereo italiano, risparmiando carburante, emissioni nocive e conseguentemente costi, mantenendo ovviamente quantomeno inalterati i livelli di *safety*. Grazie al *Free Route,* nel triennio 2017-2019 sono stati risparmiati oltre 129 milioni di kg di carburante, per minori emissioni di circa 409 milioni di Kg di CO_2. Solo con riferimento al 2019, la riduzione di carburante è stata di circa 55 milioni di Kg, mentre le minori emissioni sono state pari a 172 milioni di Kg di CO_2. Tali fattori hanno rafforzato l'attrattività delle rotte italiane consentendo di registrare, per il secondo anno consecutivo, un livello alto di unità di servizio rispetto agli anni precedenti.

L'andamento della gestione che ha caratterizzato l'anno appena trascorso, insieme all'ampliamento dei ricavi da attività non regolamentata per effetto dell'ingresso nell'area di consolidamento della IDS AirNav, hanno consentito di pervenire ad un EBITDA di 302,9 milioni di euro in incremento dell'1,8% rispetto al 2018 e ad un utile di pertinenza del Gruppo di 118,4 milioni di euro, in incremento del 3,5% rispetto al precedente esercizio.

Tale risultato assume maggior rilievo se si considera che la tariffa di rotta da performance (*DUC)* per il 2019 risulta in riduzione del 4% rispetto a quella del 2018.

I ricavi da tariffa complessivi, con l'inclusione quindi degli effetti connessi ai balance, sono risultati in incremento del +1,8%, per effetto combinato delle maggiori unità di servizio, sia di rotta che di terminale, che della riduzione della tariffa DUC. Sui ricavi da tariffa complessivi si rileva, inoltre, l'effetto negativo determinato dalla dinamica inflattiva registrata nel corso dell'anno. Il tasso dell'inflazione infatti è risultato pari ad un +0,6%, in riduzione rispetto a quello indicato nel Piano di Performance (+1,60%). L'applicazione del meccanismo di calcolo cumulato, previsto dalla normativa comunitaria, ha determinato una maggiore restituzione al mercato per complessivi 25 milioni di euro, in aumento di 7,1 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

Il risultato della gestione viene positivamente influenzato dai ricavi del mercato non regolamentato. Infatti, il dato dei ricavi a livello consolidato, per effetto anche della controllata IDS AirNav, risulta a fine 2019 pari a 19,2 milioni di euro, in incremento di 5,7 milioni di euro rispetto al 2018. Tale dato appare più significativo se si considera la contrazione delle attività progettuali della controllata Techno Sky sugli aeroporti di Mitiga e Tripoli, a seguito della situazione sociopolitica che sta caratterizzando la regione libica.

Da ultimo, si rileva da una parte l'incremento dei costi del personale del 3,3% (+2,5% senza IDS AirNav) correlato alla dinamica contrattuale delle due maggiori società del Gruppo, al maggior valore degli straordinari e agli effetti derivanti dall'accordo sulla *Summer Season* finalizzato a garantire la massima efficienza del servizio a fronte del rilevante incremento del traffico, e dall'altra il decremento dei costi esterni i quali, pur a fronte dell'inclusione nel consolidato dei costi della controllata IDS AirNav, evidenziano un decremento di circa 8 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

Andamento del mercato e del traffico aereo

L'attività del controllo del traffico aereo nei paesi dell'area Eurocontrol ha evidenziato, nell'anno 2019, un incremento del traffico in termini di unità di servizio di rotta (*) per l'Italia, rispetto all'anno precedente, con un risultato conseguito del +6,5% (+9,3% 2018 vs 2017), mentre l'andamento degli Stati aderenti ad Eurocontrol si è attestato a +2,7% in decremento rispetto al dato del 2018 che si era chiuso a +5,9%.

Tra i maggiori provider europei si rilevano degli incrementi generalizzati delle unità di servizio di rotta, sebbene su livelli inferiori rispetto all'Italia che ha registrato la performance migliore, seguita dalla Spagna con +3,9%, dalla Gran Bretagna con +3,3%, dalla Francia con +1,5% e dalla Germania con +1,3%.

			VARIAZIONI	
Traffico totale di rotta *unità di servizio (**)*	**2019**	**2018**	**n.**	**%**
Francia	21.782.108	21.449.867	332.241	1,5%
Germania	15.180.482	14.989.181	191.301	1,3%
Gran Bretagna	12.593.899	12.194.153	399.746	3,3%
Spagna	11.488.296	11.058.991	429.305	3,9%
Italia (***)	10.045.778	9.433.866	611.912	6,5%
EUROCONTROL	**154.260.600**	**150.273.139**	**3.987.461**	**2,7%**

(*) traffico che riguarda il sorvolo dello spazio aereo italiano con o senza scalo.
(**) per "unità di servizio" si intende l'unità di misura utilizzata in ambito Eurocontrol al fine della determinazione del valore del servizio reso, ottenuta dalla combinazione di due elementi: il peso dell'aeromobile al decollo e la distanza di percorrenza.
(***) escluso il traffico esente non comunicato ad Eurocontrol.

Traffico di rotta

Il traffico di rotta in Italia ha evidenziato nel 2019 un incremento delle unità di servizio comunicate da Eurocontrol pari a +6,5% (pari valore anche con la categoria residuale *Esente non comunicato ad Eurocontrol)* e del numero dei voli gestiti del +4,2% (+4,3% se si ricomprende anche la categoria dei voli residuale *Esente non comunicato ad Eurocontrol*).

Tra i fattori che hanno contribuito alla crescita dei flussi di traffico sullo spazio aereo nazionale si evidenzia sia il consolidamento dell'implementazione, da parte della Capogruppo, del progetto *Free Route* (innovazione che permette alle compagnie aeree in transito sui cieli nazionali ad una quota superiore ai 9.000 metri, di pianificare, senza vincoli, le traiettorie più brevi risparmiando carburante e costi di gestione, nel pieno rispetto dei massimi livelli di sicurezza) che la riprogrammazione sulle rotte dello spazio aereo italiano dei flussi di traffico europei, voluta dal Network Manager di Eurocontrol, a seguito della saturazione delle capacità di alcuni settori di spazio aereo limitrofi.

Si conferma il positivo andamento del traffico aereo internazionale, sia nei collegamenti con i paesi europei che verso i paesi extra UE e un rinnovato interesse per le rotte nazionali specialmente quelle che collegano il Nord ed il Sud del paese che subiscono in misura inferiore la concorrenza con i treni ad alta velocità. Per quanto concerne i quadranti geografici strategici per lo sviluppo dei volumi di traffico sullo spazio aereo nazionale, si conferma il ruolo del Nord-Ovest dell'Europa (Spagna, Germania, Francia, Gran Bretagna, Svizzera e Olanda), dei paesi del bacino del mediterraneo (Turchia, Grecia, Israele, Egitto e Tunisia), particolarmente attiva durante la *summer season*, e delle nazioni extra UE quali Stati Uniti, Emirati Arabi e Russia.

Si sottolinea come tale positivo andamento delle unità di servizio sia stato conseguito nonostante la non completa riapertura dello spazio aereo libico.

Traffico in rotta *(numero di voli)*	2019	2018	VARIAZIONI n.	VARIAZIONI %
Nazionale	293.753	289.422	4.331	1,5%
Internazionale	1.008.272	971.559	36.713	3,8%
Sorvolo	674.003	631.383	42.620	6,8%
Totale commerciale	**1.976.028**	**1.892.364**	**83.664**	**4,4%**
Militare	32.544	33.071	(527)	–1,6%
Altro esente	16.625	17.785	(1.160)	–6,5%
Totale esente	**49.169**	**50.856**	**(1.687)**	**–3,3%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**2.025.197**	**1.943.220**	**81.977**	**4,2%**
Esente non comunicato ad Eurocontrol	20.827	17.785	3.042	17,1%
Totale complessivo	**2.046.024**	**1.961.005**	**85.019**	**4,3%**

Traffico in rotta *(unità di servizio)*	2019	2018	VARIAZIONI n.	VARIAZIONI %
Nazionale	1.770.738	1.720.567	50.171	2,9%
Internazionale	4.078.394	3.857.879	220.515	5,7%
Sorvolo	4.061.356	3.715.143	346.213	9,3%
Totale commerciale	**9.910.488**	**9.293.589**	**616.899**	**6,6%**
Militare	122.763	127.207	(4.444)	–3,5%
Altro esente	12.527	13.070	(543)	–4,2%
Totale esente	**135.290**	**140.277**	**(4.987)**	**–3,6%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**10.045.778**	**9.433.866**	**611.912**	**6,5%**
Esente non comunicato ad Eurocontrol	2.605	2.446	159	6,5%
Totale complessivo	**10.048.383**	**9.436.312**	**612.071**	**6,5%**

In particolare, la composizione del traffico di rotta è stata contraddistinta da:

- un *traffico internazionale commerciale*, categoria di voli con partenza o arrivo in uno scalo posto sul territorio italiano, che ha registrato nel 2019 un risultato positivo sia in termini di unità di servizio (UdS) +5,7% che di numero di voli assistiti pari a +3,8%. Lo sviluppo del traffico internazionale, sia a livello di UdS che- di numero di voli assistiti, è stato generato dall'incremento dei volumi sia della fascia chilometrica dei voli ad alta percorrenza (>700 km sullo spazio aereo nazionale) sia a quelli di media percorrenza (tra i 350 – 700 km sullo spazio aereo nazionale) ambedue in crescita rispettivamente di circa il +9% e +6% a livello di UdS. Con riferimento alle direttrici di volo per continente si è confermato nel 2019 il buon andamento dei

collegamenti tra l'Italia verso il resto d'Europa (+4,9% UdS) rappresentativi di circa il 78% delle UdS totali di traffico internazionale, l'incremento dei collegamenti tra Italia e Asia (+6,9% UdS) rappresentativi di circa il 10% delle UdS totali, i collegamenti tra Italia e Africa (+15,2% UdS) rappresentativi di circa il 6% delle UdS internazionali. In tale ambito si evidenzia una positiva ripresa dei flussi di traffico verso l'Egitto. In crescita anche i collegamenti tra l'Italia e il continente Americano (+8,7% UdS) che rappresenta circa il 6% delle UdS internazionali;

- un *traffico di sorvolo commerciale,* categoria di movimenti di solo attraversamento dello spazio aereo nazionale, che ha registrato nel 2019 un incremento sia delle unità di servizio pari a +9,3%, che del numero di voli assistiti pari a +6,8% consolidando il trend positivo già emerso nell'esercizio 2018. Tale risultato è dovuto al favorevole andamento dei voli sia a media percorrenza chilometrica (tra i 400-800 Km sullo spazio aereo nazionale) che hanno registrato un incremento delle UdS del +12% con incrementi riferiti a tutte le principali direttrici di traffico (voli intra - europei, Europa - Asia ed Europa – Continente Americano) che dai voli ad alta percorrenza chilometrica (>800 km sullo spazio aereo nazionale) in aumento di circa l'8% delle UdS (voli intra – europei e Europa – Africa). Riguardo l'analisi generale sulle aree di partenza/destinazione, si osserva la buona performance nei collegamenti tra paesi europei (+9,9% UdS) che rappresentano circa il 55% delle UdS totali di sorvolo, dei collegamenti Europa – Africa (+8,0% UdS) rappresentativi di circa il 23% delle UdS totali, i collegamenti tra Europa e Asia (+11,5% UdS) ed Europa e Continente Americano (+16,1% UdS) rappresentativi rispettivamente del 15% e del 3% delle UdS di sorvolo totali;
- un *traffico nazionale commerciale* che ha registrato nel 2019 sia un incremento delle unità di servizio del +2,9% che del numero dei voli assistiti del +1,5%. Il flusso di traffico nel secondo semestre 2019, nel periodo settembre – novembre, ha osservato un rallentamento, rispetto ai flussi di traffico del primo semestre 2019, dovuto alla chiusura dello scalo di Milano Linate intervenuto a partire dal 27 luglio per i successivi tre mesi a seguito dei lavori di ammodernamento dell'aeroporto. A sostenere l'incremento di tale fascia di traffico, ha contribuito l'aumento dei voli ad alta percorrenza chilometrica (>700 km sullo spazio aereo nazionale) che collegano il Nord con il Sud del paese registrando un incremento delle unità di servizio del +6,3% e del numero dei voli assistiti del +6,1%. In particolare, si evidenziano importanti incrementi di traffico sulle rotte riguardanti l'aeroporto di Milano Malpensa verso le principali destinazioni del Meridione quali Catania, Palermo, Lamezia, Bari e Brindisi;
- un *traffico esente* suddiviso in: i) *traffico esente comunicato da Eurocontrol* che ha registrato un decremento del -3,6% nelle unità di servizio e un decremento nel numero dei voli assistiti del -3,3%, quest'ultimo dato principalmente dovuto alla riduzione delle attività militari dei paesi membri di Eurocontrol; ii) *traffico esente non comunicato ad Eurocontrol*, di residuale incidenza sui ricavi, evidenzia un incremento sia delle unità di servizio pari a +6,5% che del numero dei voli assistiti pari a +17,1%.

Relativamente al dato di traffico legato alle compagnie operanti sullo spazio aereo nazionale, il 2019 conferma il ruolo trainante del segmento low-cost grazie ai risultati conseguiti da Ryanair (+7,2% UdS), Easyjet (+8,7% UdS), Wizz Air (+12,9% UdS), Volotea (+11,2% UdS) ed Aegean (+0,7% UdS). Sono risultate negative Vueling (-0,7% UdS) e Eurowings (-2,5% UdS). Tali compagnie rappresentano circa il 32% del totale delle UdS prodotte nel 2019.

Tra le compagnie tradizionali si evidenzia il positivo andamento dei vettori medio-orientali quali Turkish Airlines (+10,7% UdS), Emirates (+4,8% UdS) e Qatar Airways (+14,5% UdS). In aumento anche l'attività della compagnia Air France (+8,9% UdS) e in misura minore di Lufthansa (+1,9% UdS). L'attività di Alitalia è risultata pressochè invariata attestandosi a +0,03% in termini di UdS.

Traffico di terminale

Il traffico di terminale comunicato da Eurocontrol, che riguarda le attività di decollo e atterraggio nel raggio di 20 km dalla pista registra, nel 2019, un andamento positivo sia in termini di unità di servizio di +3,5% che in termini di voli assistiti pari a +2,8%.

			VARIAZIONI	
Traffico di terminale *(numero di voli)*	**2019**	**2018**	**n.**	**%**
Nazionale				
Chg. Zone 1	49.759	50.373	(614)	–1,2%
Chg. Zone 2	64.823	62.328	2.495	4,0%
Chg. Zone 3	170.642	168.631	2.011	1,2%
Totale voli nazionali	**285.224**	**281.332**	**3.892**	**1,4%**
Internazionale				
Chg. Zone 1	105.067	103.347	1.720	1,7%
Chg. Zone 2	189.353	183.888	5.465	3,0%
Chg. Zone 3	207.020	196.156	10.864	5,5%
Totale voli internazionali	**501.440**	**483.391**	**18.049**	**3,7%**
Totale commerciale	**786.664**	**764.723**	**21.941**	**2,9%**
Esenti				
Chg. Zone 1	73	82	(9)	–11,0%
Chg. Zone 2	868	882	(14)	–1,6%
Chg. Zone 3	19.885	20.111	(226)	–1,1%
Totale voli esenti	**20.826**	**21.075**	**(249)**	**–1,2%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**807.490**	**785.798**	**21.692**	**2,8%**
Esente non comunicato ad Eurocontrol				
Chg. Zone 1	2	0	2	n.a.
Chg. Zone 2	255	423	(168)	–39,7%
Chg. Zone 3	11.411	10.307	1.104	10,7%
Tot. voli esenti non comunicati ad Eurocontrol	**11.668**	**10.730**	**938**	**8,7%**
Totali per chg Zone				
Chg. Zone 1	154.901	153.802	1.099	0,7%
Chg. Zone 2	255.299	247.521	7.778	3,1%
Chg. Zone 3	408.958	395.205	13.753	3,5%
Totale complessivo	**819.158**	**796.528**	**22.630**	**2,8%**

			VARIAZIONI	
Traffico di terminale *(unità di servizio)*	**2019**	**2018**	**n.**	**%**
Nazionale				
Chg. Zone 1	62.175	62.932	(757)	–1,2%
Chg. Zone 2	77.014	73.932	3.082	4,2%
Chg. Zone 3	194.273	192.149	2.124	1,1%
Totale uds nazionale	**333.462**	**329.013**	**4.449**	**1,4%**
Internazionale				
Chg. Zone 1	171.323	166.878	4.445	2,7%
Chg. Zone 2	267.167	256.016	11.151	4,4%
Chg. Zone 3	237.433	221.941	15.492	7,0%
Totale uds internazionale	**675.923**	**644.835**	**31.088**	**4,8%**
Totale commerciale	**1.009.385**	**973.848**	**35.537**	**3,6%**
Esenti				
Chg. Zone 1	132	182	(50)	–27,5%
Chg. Zone 2	392	388	4	1,0%
Chg. Zone 3	7.489	8.302	(813)	–9,8%
Totale uds esenti	**8.013**	**8.872**	**(859)**	**–9,7%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**1.017.398**	**982.720**	**34.678**	**3,5%**
Esente non comunicato ad Eurocontrol				
Chg. Zone 1	0	0	0	0,0%
Chg. Zone 2	21	37	(16)	–43,2%
Chg. Zone 3	912	813	99	12,2%
Tot. uds esente non comunicato ad Eurocontrol	**933**	**850**	**83**	**9,8%**
Totali per chg Zone				
Chg. Zone 1	233.630	229.992	3.638	1,6%
Chg. Zone 2	344.594	330.373	14.221	4,3%
Chg. Zone 3	440.107	423.205	16.902	4,0%
Totale complessivo	**1.018.331**	**983.570**	**34.761**	**3,5%**

In termini complessivi i risultati del 2019, comparati con il precedente esercizio, evidenziano una crescita del traffico internazionale per tutte e tre le zone di tariffazione (Charging Zone) sia in termini di unità di servizio che di numero di voli assistiti ed un incremento sul traffico nazionale esclusivamente per la seconda e terza Charging Zone. In particolare:

- la charging zone 1, interamente riferita all'aeroporto di Roma Fiumicino, ha generato nel 2019 una crescita del +1,6% in termini di unità di servizio e dello 0,7% come voli assistiti, grazie al buon andamento del traffico internazionale che chiude a +2,7% in termini di UdS principalmente nella sua componente extra-UE (+5,8%). Il traffico nazionale ha invece registrato risultati negativi attestandosi a -1,2% sia in termini di UdS che di voli assistiti per la minore attività di compagnie aeree quali Blue Air, Blue Panorama e Vueling. Tale aeroporto, che risente particolarmente delle attività di volo di Alitalia in quanto incide per circa il 41% delle unità di servizio, ha beneficiato dell'incremento delle attività di Alitalia che si è attestata a +1,5% in termini di UdS e +1,1% in termini di voli assistiti;
- la charging zone 2, rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, ha registrato nel 2019 un incremento sia delle UdS (+4,3%) che dei voli assistiti (+3,1%) grazie ai risultati ottenuti dall'aeroporto di Milano Malpensa (+16,3% UdS), da Bergamo Orio al Serio (+6,6% UdS) e Venezia Tessera (+1,4% UdS). I dati dell'aeroporto di Milano Malpensa così come quello di Milano Linate, che presenta dati negativi, sono stati condizionati dalla chiusura dell'aeroporto di Milano Linate intervenuta dal 27 luglio 2019 per tre mesi a seguito di lavori di ammodernamento e conseguente spostamento del traffico aereo sull'aeroporto di Milano Malpensa. Su tale fascia si riflette in misura inferiore l'attività di Alitalia la quale rappresenta il 12% del totale delle UdS;
- la charging zone 3 si attesta su valori positivi sia in termini di UdS +4,0% che di numero dei voli assistiti per +3,5%. Tali risultati riflettono il buon andamento dei principali aeroporti presenti su questa fascia di tariffazione come l'aeroporto di Bologna (+8,5% UdS), di Napoli (+7,9% UdS), di Catania (+2,0% UdS), di Palermo (+5,9% UdS), di Cagliari (+12,3% UdS) e di Bari (+9,2% UdS) che incrementano i volumi di traffico sia nazionale che internazionale. Relativamente ad Alitalia, si registrano dei dati tendenzialmente invariati sia a livello di UdS che di numero dei voli assistiti pari entrambi a +0,3%, con un impatto limitato considerando che l'operatività di Alitalia, sul totale delle UdS di tale zona tariffaria, è di circa il 13%.

Per quanto riguarda le diverse componenti di traffico, come già evidenziato per la rotta, il *traffico internazionale* risulta essere quello trainante, realizzando un incremento a livello di unità di servizio e di numero di voli assistiti rispettivamente pari a +4,8% e +3,7%. L'incremento di tale tipologia di traffico è riconducibile in modo particolare ai risultati raggiunti dalla seconda e terza zona di tariffazione, pari rispetivamente a +4,4% UdS e +7,0% UdS, con una crescita particolare dei voli con destinazione i paesi extra-UE (+8% UdS).

La componente di *traffico nazionale* ha evidenziato un buon incremento sia nelle unità di servizio che nel numero dei voli assistiti che si attestano ambedue ad un +1,4%, buon risultato nonostante la chiusura temporanea dell'aeroporto di Milano Linate, scalo focalizzato sul traffico nazionale.

Indicatori di Safety e Capacity

Safety

Con il Regolamento Comunitario n. 390/2013 la Commissione Europea ha introdotto la *Safety* tra le Aree Essenziali di Prestazione, definendo specifici obiettivi da conseguire nel secondo periodo di riferimento del piano di performance (2015-2019). Con la Decisione di esecuzione della Commissione Europea n. 132 del 2014, sono stati identificati a livello Europeo e quindi per ogni *Functional Airspace Block* (FAB) specifici obiettivi di *Safety*. Il contributo al raggiungimento degli obiettivi di *Safety* definiti dall'Italia e dal FAB sono stati ritenuti dalla Commissione Europea, con la Decisione n. 347 del 2015, coerenti con gli obiettivi previsti nell'area di prestazione della *Safety*.

In forza del succitato framework regolamentare, per ogni anno del secondo periodo di riferimento del Performance Scheme 2015-2019, per la Safety, sono stati identificati e sono monitorati tre Indicatori Essenziali di Prestazione. L'andamento di tali Indicatori Essenziali è su base annuale monitorato sia internamente, a cura della struttura Safety dotata nel 2019 di un nuovo assetto che ne incrementa il livello di indipendenza nella gestione delle attività di investigazione degli eventi Safety, che esternamente dall'ENAC quale National Supervisory Authority responsabile della verifica del dato e dalla Commissione Europea che, tramite il Performance Review Body (PRB), assicura l'assessment complessivo del piano di performance e, quindi, anche delle Safety Performance.

Allo stato attuale, il processo di monitoraggio e di assessment delle Safety Performance è stato completato oltre che pubblicato per le performance conseguite negli anni 2015-2018, mentre per il 2019 si è nella fase iniziale del processo di monitoraggio e di assessment.

Relativamente alle Safety Performance del 2018 si riportano le seguenti risultanze distinte per Indicatori Essenziali di Prestazione.

- **Effectivenss of Safety Management** (EoSM), misura il livello di efficacia del Safety Management System di ENAV. L'Indicatore si determina per definiti Obiettivi Gestionali (*Management Objective*) che, con riferimento ad una scala di valori crescenti, da A ad E, definisce il livello di implementazione, maturità ed efficacia del Safety Management System (SMS). Entro il 2019 l'obiettivo da raggiungere è il livello C per il Management Objective definito *Safety Culture* e il livello D in tutti gli altri *Management Objective*. I valori conseguiti da ENAV, per questo specifico obiettivo, risultano in linea o superiori ai target previsti.

Management Objectives	Minimum Target 2019	Risultati 2018	Minimum Target 2018
Safety Culture	C	C	C
Safety Policy and Objectives	D	C	C
Safety Risk Management	D	C	C
Safety Assurance	D	D	C
Safety Promotion	D	D	C

- **Livello di applicazione del Risk Analysis Tool** (RAT), indicatore che misura la percentuale di applicazione del Risk Analysis Tool di Eurocontrol per la classificazione della severità dei maggiori eventi di Safety a contributo Air Traffic Management (ATM) per:
  a. la violazione della minima separazione applicabile (*Separation Minima Infringement - SMI*);
  b. le indebite interferenze con le operazioni sulla pista di volo (*Runway Incursion - RIN*);
  c. gli eventi tecnici che determinano un degrado e/o un'interruzione di un servizio e/o di una funzione strumentale alla gestione del traffico aereo (*ATM Specific Occurrence – ASO*).

L'obiettivo definito in ambito europeo e recepito dalla Capogruppo nell'ambito del piano di performance del FAB Blue Med, richiede che si raggiunga la "RAT Application" dell'80% di analisi per gli anni 2017 e 2018 e del 100% dal 2019.
I valori conseguiti per questo specifico indicatore dell'area Safety risultano superiori ai target minimi previsti.

Safety Occurrence	Risultati 2018	Minimum Target 2018
Analisi SMI a contributo ATM	99%	80%
Analisi RIN a contributo ATM	100%	80%
Analisi ASP	100%	80%

- **Livello di presenza/assenza dei principi della Just Culture,** indicatore che misura la presenza o assenza dei principi di Just Culture in base alla percentuale di risposte positive alle domande di uno specifico questionario realizzato dalla European Aviation Safety Agency per la Commissione Europea. Il target minimo è il 50% di risposte positive. ENAV nel 2018 ha superato ampiamento il target previsto conseguendo un numero di risposte positive pari all' 87,5%.

Infine, continuano le attività di miglioramento definite all'interno del Safety Plan 2018-2022 con l'obiettivo di realizzare le implementazioni necessarie a mantenere o conseguire i *Safety Target* e migliorare ulteriormente la gestione della *Safety* nel suo complesso.

Capacity

ENAV nel garantire il massimo contributo alla sicurezza delle attività operative considera la qualità del servizio erogato un obiettivo primario, conseguito anche attraverso il livello di puntualità garantito ai voli delle Compagnie aeree.
Nel 2019, in continuità con gli anni precedenti, la Capogruppo ha realizzato un ottimo livello di performance. Infatti, ai 1,83 milioni di voli IFR *(Instrument Flight Rules)* assistiti da ENAV, che hanno seguito le regole GAT *(General Aviation Traffic)*, durante la fase di volo in rotta sono stati attribuiti nell'anno 38.383 minuti di ritardo ATFM (*Air Traffic Flow Management*), con un conseguente valore dell'indicatore prestazionale chiave *ritardo medio in rotta (en-route) per volo assistito* pari a 0,021 minuti/volo. Tale dato, circa cinque volte inferiore rispetto al target fissato dalla Commissione Europea per il 2019 (0,11 minuti/volo), acquista ulteriore rilievo in considerazione del significativo aumento del numero dei voli assistiti durante l'esercizio 2019, pari a un +4,3% con una punta massima del +8,15% nel mese di giugno e del +5,79% per il mese di luglio, rispetto ai dati degli stessi mesi del 2018.
Tale performance qualitativa sottintende anche un valore economico, in termini di risparmio, per le compagnie aere che volano sullo spazio aereo nazionale. A partire dal dato, espresso da studi di settore, che quantifica

in 100 euro il valore medio del costo che i vettori sostengono per ogni minuto di ritardo ATFM, la maggiore puntualità consentita da ENAV, rispetto al target fissato dalla Commissione Europea, si è tradotta in risparmi significativi per gli operatori del settore.
La seguente tabella evidenzia il confronto tra i target previsti nel piano di performance e quelli raggiunti nel 2019.

Capacity En-route - Targets vs Actual Performance 2019

	IFR/GAT FLIGHTS	EN-ROUTE SERVICE UNIT
	1.833.337	10.045.778
	Obiettivo piano di performance	*Obiettivo raggiunto*
En-route ATFM Delay per Flight	0,11	0,021
En-route ATFM Minutes of Delay (Min)	201.667	38.383

Anche con riferimento al valore del ritardo assegnato ai voli in arrivo (cosiddetta *capacity aeroportuale)*, misurato nel complesso dei cinque aeroporti soggetti al piano di performance (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio), le prestazioni di ENAV nel 2019 hanno evidenziato un risultato migliore, nella declinazione dell'indicatore "*due to ATM*" (ossia dipendente da ENAV), rispetto ai target fissati nello stesso piano di performance (0,001 minuti/volo contro 0,02 minuti/volo attesi). Questo ha contribuito significativamente anche al buon andamento dell'indicatore generale *"Terminal arrival ATFM delay"*, che comprende tutte le motivazioni di ritardo ATFM aeroportuale, incluse quelle non dipendenti dalla fornitura ATM.

Capacity Terminal - Targets vs Actual Performance 2019

	Obiettivo piano di performance	*Obiettivo raggiunto*
Terminal Arrival ATFM	non superiore a 0,41 (minuti per volo assistito)	0,28
Terminal Arrival ATFM due to ATM	non superiore a 0,02 (minuti per volo assistito)	0,00

Risultati economico, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV

Definizione degli indicatori alternativi di performance

Al fine di illustrare i risultati economici, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV e della Capogruppo, sono stati predisposti distinti schemi riclassificati diversi dai prospetti previsti dai principi contabili internazionali ed adottati dal Gruppo e dalla Capogruppo e contenuti rispettivamente nel Bilancio Consolidato e nel Bilancio di Esercizio. Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance alternativi, rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi di Bilancio, che vengono utilizzati dal management ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo e della Capogruppo, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal Business.

L'utilizzo degli indicatori alternativi di performance nell'ambito delle informazioni regolamentate diffuse al pubblico, è stato reso obbligatorio con comunicazione Consob n. 0092543 del 3 dicembre 2015, che ha recepito gli orientamenti emanati il 5 ottobre 2015 dall'*European Securities and Markets Authority* (ESMA) n. 2015/1415. Tali indicatori hanno l'obiettivo di migliorare la comparabilità, affidabilità e comprensibilità dell'informativa finanziaria.

Nel seguito sono forniti i criteri utilizzati per la costruzione di tali indicatori:

- **EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization)**: indicatore che evidenzia il risultato economico prima degli effetti della gestione finanziaria e di quella fiscale, nonché degli ammortamenti e svalutazioni delle attività materiali e immateriali e dei crediti e degli accantonamenti, così come riportati negli schemi di bilancio e rettificati per i contributi in conto investimenti direttamente connessi agli investimenti in ammortamento a cui si riferiscono;
- **EBITDA margin**: è pari all'incidenza percentuale dell'EBITDA sul totale dei ricavi, rettificati dai contributi in conto investimenti come sopra specificati;
- **EBIT (Earnings Before Interest and Taxes)**: corrisponde all'EBITDA al netto degli ammortamenti rettificati dai contributi in conto investimenti e dalle svalutazioni delle attività materiali e immateriali e crediti e accantonamenti;
- **EBIT margin**: corrisponde all'incidenza percentuale dell'EBIT sul totale dei ricavi decurtati dai contributi in conto investimenti come sopra specificato;
- **Capitale immobilizzato netto**: è un indicatore patrimoniale rappresentato dal capitale fisso impiegato per l'operatività aziendale che include le voci relative ad attività materiali, attività immateriali, partecipazioni, crediti commerciali e debiti commerciali non correnti e altre attività e altre passività non correnti;
- **Capitale di esercizio netto**: è pari al capitale impiegato per l'operatività aziendale caratteristica che include le voci Rimanenze, Crediti commerciali e Altre attività correnti non finanziarie al netto dei Debiti commerciali e delle Altre passività correnti ad esclusione di quelle di natura finanziaria oltre alle attività destinate alla dismissione al netto delle relative passività;
- **Capitale investito lordo:** è la somma del Capitale immobilizzato netto e del Capitale di esercizio netto;
- **Capitale investito netto:** è la somma del Capitale investito lordo decurtato dal fondo benefici ai dipendenti, dai fondi per rischi ed oneri e dalle Attività/Passività per imposte anticipate/differite;
- **Posizione finanziaria netta:** è la somma delle Passività finanziarie correnti e non, dei crediti finanziari correnti e non correnti al netto dei debiti finanziari non correnti riferiti al *fair value* degli strumenti finanziari derivati e delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- **Free cash flow:** è pari alla somma del flusso di cassa generato o assorbito dall'attività di esercizio e del flusso di cassa generato o assorbito dall'attività di investimento.

Variazioni dell'area di consolidamento

Nell'esercizio 2019 l'area di consolidamento ha subito le seguenti modifiche:

- riduzione della percentuale di possesso nella società D-Flight S.p.A. al 60%, a decorrere dal 28 febbraio 2019, a seguito dell'ingresso della compagine societaria UTM Systems & Services S.r.l. che ha sottoscritto l'aumento del capitale sociale con sovrapprezzo in conformità agli obblighi assunti in sede di gara, al fine di detenere il 40% della D-Flight S.p.A.;
- ingresso, nell'area di consolidamento, dal 18 luglio 2019 della società IDS AirNav S.r.l. a seguito dell'acquisizione del 100% delle quote di capitale sociale della stessa da parte della Capogruppo, società nella quale in data 28 giugno 2019, con efficacia 2 luglio 2019, la IDS – Ingegneria dei Sistemi S.p.A. aveva conferito il ramo d'azienda relativo alla Divisione Air Navigation.

Conto economico consolidato riclassificato

Il Gruppo ENAV chiude l'esercizio 2019 con un utile di pertinenza del Gruppo di 118,4 milioni di euro in incremento del 3,5%, rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 114,4 milioni di euro. Tale risultato vede un incremento dei ricavi dell'1,5%, legato al buon andamento del traffico aereo sia di rotta che di terminale che ha in buona parte permesso di compensare il maggior costo del personale dovuto, principalmente, agli effetti derivanti dall'accordo sulla *Summer Season* sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali al fine di mettere in atto le azioni necessarie per gestire l'incremento del traffico aereo in totale sicurezza e puntualità. Il costante e continuo controllo sui costi operativi, che registrano una riduzione del 5,6% e i risultati positivi apportati dalla IDS AirNav, hanno influito positivamente sulla determinazione dell'Ebitda che registra un incremento dell'1,8%, che aggiunto alle minori svalutazioni su crediti emerse nell'esercizio, hanno permesso di riassorbire la variazione della gestione finanziaria che nell'esercizio precedente beneficiava degli interessi attivi riconosciuti a seguito di una sentenza della Corte di Appello riferita ad un contenzioso con una società di gestione.