

**RELAZIONE SULLA GESTIONE**

**INDICE**

Corporate Governance	6
Scenario di riferimento e risultato della gestione	13
Piano di performance 2015 – 2019	15
L'andamento del mercato e del traffico aereo	16
Gli indicatori di safety e di qualità	22
Le attività internazionali	24
Le attività commerciali sui mercati nazionali ed esteri	24
Gli investimenti	25
Risorse Umane	28
Ambiente	29
Altre informazioni	31
Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo ENAV	35
Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria di ENAV	39
Informazioni riguardanti le società del Gruppo ENAV	42
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	44
Evoluzione prevedibile della gestione	44
Proposta di destinazione del risultato di esercizio di ENAV S.p.A.	45
<b>BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO ENAV AL 31 DICEMBRE 2015</b>	<b>46</b>
<b>BILANCIO DI ESERCIZIO DI ENAV S.P.A. AL 31 DICEMBRE 2015</b>	<b>122</b>

## CORPORATE GOVERNANCE

Il presente paragrafo rappresenta anche la Relazione sul governo societario prevista ai sensi dell'art. 123-bis del D.Lgs. 58/1998 (Testo Unico della Finanza), avuto riguardo alle informazioni richieste dal comma 2, lettera b. Si segnala che non avendo ENAV emesso azioni ammesse alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione, si avvale della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123-bis di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, salvo appunto quelle previste dalla lettera b del comma 2. All'interno del paragrafo sono, inoltre, fornite le informazioni richieste dalla Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013 *"in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze"*, con particolare riferimento alla richiesta rivolta agli Emittenti strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati, di illustrare e motivare nella *Relazione sulla corporate governance e nel bilancio* le politiche di remunerazione adottate per gli Amministratori con deleghe, sulla base delle raccomandazioni del Dipartimento del Tesoro.

Avuto riguardo al parallelo evolversi del percorso di cessione di una quota non superiore al 49% del capitale sociale di ENAV da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze attraverso un'offerta pubblica di vendita, per come declinata nel D.P.C.M. del 16 maggio 2014, si rappresenta che la presente relazione illustra gli assetti di *corporate governance* con riferimento all'anno 2015. ENAV sta lavorando per allineare il proprio sistema di *governance* a quello delle società quotate, tenendo presenti le regole per esse vigenti e le raccomandazioni del Codice di Autodisciplina riportando le informazioni relative all'evoluzione di taluni aspetti qualificanti degli assetti societari e di *governance* nella sezione *altre informazioni*.

## PROFILO

ENAV è una Società per azioni pubblica, controllata interamente dallo Stato per il tramite dell'Azionista unico Ministero dell'Economia e delle Finanze che esercita i propri diritti d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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.

ENAV è stata costituita ai sensi delle disposizioni della Legge n. 665 del 21 dicembre 1996, come successivamente modificata ed integrata, in forza della quale la precedente *Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (AAAVTAG)*, struttura indipendente della pubblica amministrazione dello Stato italiano, è stata dapprima trasformata in *Ente pubblico economico* denominato *Ente Nazionale di Assistenza al Volo* e, successivamente, in data 1 gennaio 2001, in forza del Decreto Interdipartimentale n. 704993 del 22 dicembre 2000 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Dipartimento del Tesoro, ha assunto la corrente forma giuridica di società per azioni, denominata ENAV S.p.A.

Ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione ENAV espleta i servizi della navigazione aerea, che si distinguono in:

- a. servizi del traffico aereo, che includono: i servizi di controllo del traffico aereo, comprensivi dei servizi di controllo di area, di avvicinamento e di aeroporto; i servizi di informazioni volo; i servizi consultivi sul traffico aereo; i servizi di allarme;
- b. servizi di meteorologia aeronautica;

- c. servizi di informazioni aeronautiche;
- d. servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza.

#### **IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DI ENAV**

Il modello di *corporate governance* di ENAV è di tipo tradizionale con la previsione statutaria, per tutta la durata dell'esercizio 2015, di un Amministratore Unico ovvero di un Consiglio di Amministrazione, composto da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri, e di un Collegio Sindacale, costituito da tre componenti. A seguito delle modifiche statutarie intervenute nel corso del 2016 è stata eliminata la previsione dell'Amministratore Unico ed introdotto un ampliamento della possibile compagine consiliare con un numero di amministratori da cinque a nove.

La composizione del Consiglio di Amministrazione deve garantire l'attuazione delle norme di cui al 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 nel rispetto dei termini ivi stabili.

In data 19 settembre 2014, l'Assemblea ha nominato il Consiglio di Amministrazione di ENAV, composto da tre membri nelle persone di Maria Teresa Di Matteo con funzioni di Presidente e Nicola Maione e Alessandro Tonetti in qualità di Consiglieri, per il triennio 2014-2016 e con durata fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2016, annunciando in quella sede che avrebbe a breve provveduto alla nomina degli ulteriori amministratori, tra i quali il nuovo Amministratore Delegato di ENAV. Successivamente, l'Assemblea del 30 giugno 2015, previe dimissioni del Presidente in carica, poi confermato quale amministratore senza deleghe, ha integrato il numero dei componenti l'Organo amministrativo con la nomina di un nuovo Presidente nella persona di Ferdinando Falco Beccalli e di un amministratore nella persona di Roberta Neri alla quale, nella seduta del 7 luglio 2015, il Consiglio ha conferito i poteri di Amministratore Delegato.

A norma di Statuto, la gestione dell'impresa spetta esclusivamente agli amministratori i quali compiono le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale.

Il Consiglio di Amministrazione può delegare parte delle proprie attribuzioni ad un Amministratore Delegato e, previa delibera dell'Assemblea, può attribuire deleghe operative al Presidente su materie delegabili ai sensi di legge, determinandone in concreto il contenuto.

Nella fase di composizione a tre dell'Organo amministrativo e fino alla data di conferimento dei poteri all'Amministratore Delegato e, quindi, fino alla data del 7 luglio 2015, salvi i poteri di rappresentanza attribuiti al Presidente dalla legge e dallo Statuto sociale e salve specifiche deleghe di poteri e di firma attribuite di volta in volta con apposite delibere, i poteri sono stati esercitati collegialmente dai componenti l'Organo amministrativo.

Successivamente con delibera in data 7 luglio 2015 il Consiglio di Amministrazione, fermi restando i poteri attribuiti al Presidente del Consiglio di Amministrazione dalla Legge e dallo Statuto, comprese la rappresentanza legale e la firma sociale in giudizio e di fronte ai terzi, ha riservato alla propria esclusiva competenza alcune materie di carattere strategico e programmatico, l'approvazione dei contratti di programma e di servizio, le operazioni societarie di carattere straordinario e la conclusione di atti di particolare valenza economica e finanziaria.

Sono stati invece conferiti all'Amministratore Delegato tutti i poteri per l'ordinaria e straordinaria 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.

In data 20 luglio 2015, previa autorizzazione dell'Assemblea tenutasi in pari data, il Consiglio di Amministrazione ha conferito al Presidente le seguenti deleghe:

- coordinare le attività di auditing, sovraintendendo all'operato delle rispettive strutture dedicate;
- curare, in raccordo con l'Amministratore Delegato, le relazioni istituzionali nazionali ed internazionali.

Lo Statuto prevede che il Consiglio di Amministrazione si riunisca di regola ogni mese e comunque ogni qualvolta il Presidente lo ritenga opportuno o ne sia fatta richiesta dall'Amministratore Delegato oppure da almeno un terzo dei suoi membri o dal Collegio Sindacale.

Nel corso del 2015, il Consiglio di Amministrazione si è riunito complessivamente dodici volte, di cui sei nella composizione a tre membri nominati dall'Assemblea del 19 settembre 2014 e altre sei volte nella composizione integrata a cinque membri nominati dall'Assemblea del 30 giugno 2015.

### **Comitati Consiliari**

Con delibera consiliare del 7 luglio 2015 è stato istituito il Comitato Remunerazioni con funzioni propositive nei confronti del Consiglio d'Amministrazione quanto alle determinazioni di competenza ai sensi dell'art. 2389 c.c., comma 3, nonché, laddove ritenuto utile, con funzioni consultive, su richiesta dell'Amministratore Delegato, quanto alla politica generale di remunerazione e di incentivazione del top management aziendale. Il Comitato ha durata coincidente con quella del Consiglio di Amministrazione ed è composto da un numero di Amministratori non inferiore a tre, fissato dal Consiglio di Amministrazione all'atto dell'istituzione e della nomina; il Comitato riferisce al Consiglio di Amministrazione in ordine all'attività svolta.

Attualmente il Comitato Remunerazioni è composto da Alessandro Tonetti con funzioni di Presidente e da Maria Teresa Di Matteo e Nicola Maione in qualità di componenti.

Ai sensi dell'art. 19 dello Statuto, ai componenti il Comitato Remunerazioni è stato attribuito un compenso aggiuntivo pari al 30% del compenso deliberato per la carica di Consigliere di amministrazione.

### **Remunerazione degli Amministratori**

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato Remunerazioni e sentito il parere del Collegio Sindacale, determina l'ammontare dei trattamenti economici ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile del Presidente e dell'Amministratore Delegato, tenendo conto della normativa applicabile nonché sulla base di confronti rispetto a quanto praticato presso società esterne comparabili per dimensione e complessità.

Il trattamento economico di Presidente e Amministratore Delegato prevede attualmente un emolumento in forma fissa nei limiti massimi previsti dalla normativa *pro tempore* applicabile. In data 27 novembre 2015 il Consiglio d'Amministrazione chiedeva al Comitato Remunerazioni di attivarsi come per competenza al fine di formulare proposte in merito alla remunerazione degli amministratori con deleghe ex art. 2389, 3° comma, c.c..

I compensi deliberati per l'Amministratore Delegato di ENAV e del Direttore Generale per le cariche rivestite nel Consiglio di Amministrazione della controllata Techno Sky S.r.l. vengono interamente riversati in ENAV.

Le cariche rivestite dal Direttore Generale di ENAV e da due dirigenti rispettivamente di ENAV e di Techno Sky nell'ambito del Comitato Direttivo del Consorzio Sicta hanno carattere gratuito.

Il compenso per la carica di Chief Executive Officer di ENAV Asia Pacific Sdn.Bhd. ricoperta dal Responsabile della funzione Sviluppo Commerciale di ENAV viene riversato alla Controllante.

Infine, ai sensi di Statuto, è fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza ai Consiglieri di Amministrazione e ai Sindaci ed è posto un limite all'importo della remunerazione che può essere riconosciuta ai componenti di Comitati con funzioni consultive o di proposta costituiti, ove necessario, all'interno del Consiglio.

Con riferimento al triennio 2014-2016: i) il compenso per il Presidente del Consiglio di Amministrazione e per i Consiglieri è stato stabilito dall'Assemblea nella seduta del 19 settembre 2014; ii) gli emolumenti dell'Amministratore Delegato e del Presidente del Consiglio di Amministrazione sono stati stabiliti, in ragione delle deleghe conferite, rispettivamente nelle sedute consiliari del 20 luglio 2015 (con decorrenza 7 luglio 2015) e del 30 settembre 2015 (con decorrenza 20 luglio 2015). In considerazione dell'ampliamento dei compiti attribuiti all'Amministratore Delegato e al Presidente nell'ambito del processo di IPO in corso alla data di approvazione del bilancio ed alla luce della rilevante normativa applicabile in materia di determinazione dei compensi degli amministratori con deleghe anche a seguito della emissione del prestito obbligazionario avvenuta nel corso del 2015, sono in via di rivisitazione, da parte del Comitato Remunerazioni, la quantificazione degli emolumenti da riconoscersi ai sensi dell'art. 2389, comma 3, c.c. e di Statuto.

I compensi deliberati per il Consigliere dipendente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - con la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione dal 19 settembre 2014 al 30 giugno 2015 e di Consigliere senza deleghe dal 30 giugno in avanti, sono riversati all'amministrazione di riferimento.

## IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO

### Audit

La funzione Audit, istituita nel 2002 dalla Capogruppo, risponde ai sensi di legge e di Statuto all'Organo amministrativo e dipende funzionalmente dal Presidente del Consiglio di Amministrazione in cui l'ambito di attività si estende alle controllate Techno Sky e Consorzio Sicta.

La funzione Audit svolge un'attività indipendente, di *assurance* e consulenza e cura l'informativa ai vertici circa la pianificazione e i risultati delle attività di *internal audit* svolte per ENAV e le società controllate. La funzione valuta l'adeguatezza del sistema di controllo interno in relazione agli obiettivi aziendali, da perseguire nel rispetto dell'efficacia ed efficienza delle operazioni, tutela del patrimonio aziendale e conformità a leggi, regolamenti e contratti.

La funzione audit, inoltre, assicura all'Organismo di Vigilanza il supporto tecnico-operativo per l'espletamento dei compiti e delle funzioni attribuiti.

### Organismo di Vigilanza e Modelli di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001

ENAV e Techno Sky hanno definito e adottato con delibera dell'organo amministrativo *pro tempore* modelli di organizzazione, gestione e controllo e nominato gli Organismi di Vigilanza aventi il compito di valutare l'adeguatezza e l'osservanza dei modelli medesimi.

I suddetti Organismi di Vigilanza hanno forma collegiale mista e sono presieduti dal medesimo soggetto esterno. Entrambi gli Organismi sono stati nominati per il triennio 2013-2015 con scadenza all'approvazione del bilancio 2015.

Nel corso del 2015, l'Organismo di Vigilanza di ENAV si è riunito 6 volte.

E in corso una attività di revisione del Modello Organizzativo ex d.lgs. 231/2001 di ENAV, quanto alla redazione della matrice rischio reato, all'individuazione degli ambiti di miglioramento del Sistema di controllo interno ai fini del predetto decreto, all'integrazione dei flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza ed all'aggiornamento del modello alle nuove fattispecie di reato presupposto. Parallelamente, sono in corso gli analoghi adempimenti relativi ad assicurare la *compliance* alla normativa del D. Lgs 231/2001 anche con riferimento agli altri soggetti del Gruppo.

#### **Società di revisione legale dei conti**

La revisione legale dei conti di ENAV è esercitata da una società di revisione, selezionata a mezzo di gara pubblica e nominata dall'Assemblea del 16 maggio 2013 per il triennio 2013-2015. Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 sexies, comma 7 bis della legge 248/2005, in materia di contabilità analitica, per l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti ai servizi resi da ENAV. A seguito dell'acquisizione da parte di ENAV dello status di Ente di Interesse Pubblico, conseguente all'emissione del prestito obbligazionario quotato avvenuta nel mese di agosto 2015, è stata bandita una gara ai sensi dell'art. 16 del D. Lgs 39/2010 per l'affidamento dell'incarico alla società di revisione della durata di nove esercizi (2016-2024).

#### **Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari**

In ENAV, a partire dal 2007 su specifica richiesta dell'azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze, per un avvicinamento maggiore ai sistemi di *corporate governance* delle società quotate, fu richiesta l'introduzione della figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di cui alla Legge 262/2005. L'Assemblea di ENAV del 1° marzo 2007 modificò lo Statuto introducendo la figura del Dirigente Preposto. A seguito dell'emissione del prestito obbligazionario del mese di agosto 2015, per effetto del cambio di status di ENAV, ora società Emittente di strumenti finanziari quotati, la figura del Dirigente Preposto è divenuta a tutti gli effetti obbligatoria *ex lege* ricadendo nel pieno ambito di applicazione dell'art. 154 bis del testo Unico della Finanza.

Con riferimento alla nomina di tale figura, ai sensi dell'art. 18bis dello Statuto sociale il Consiglio di Amministrazione, su proposta dell'Amministratore Delegato e previo parere del Collegio Sindacale, nomina il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, vigilando affinché lo stesso disponga di adeguati poteri e mezzi per l'esercizio dei compiti che gli sono attribuiti, nonché sul rispetto effettivo delle procedure amministrative e contabili.

Il Dirigente Preposto deve possedere i requisiti di onorabilità previsti per gli amministratori e deve essere scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i dirigenti che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno tre anni in funzioni amministrative presso imprese, o presso società di consulenza o studi professionali.

In data 14 novembre 2014, il Consiglio di Amministrazione ha nominato previo parere favorevole del Collegio Sindacale, la responsabile della funzione Amministrazione quale Dirigente Preposto per il triennio 2014-2016 e, dunque, fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2016. Il predetto Consiglio di Amministrazione ha anche deliberato che il Dirigente Preposto partecipi alle riunioni del Consiglio di Amministrazione nelle quali sono previsti all'ordine del giorno argomenti che hanno impatto sulla situazione economica, patrimoniale o finanziaria di ENAV e del Gruppo a cui fa capo la Società nei casi in cui sono

discussi argomenti pertinenti la sua attività e che possa accedere a tutti i documenti e alle delibere degli organi sociali che hanno riflessi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria di ENAV.

La figura del Dirigente Preposto è stata introdotta anche nella società controllata Techno Sky.

### **Collegio Sindacale**

Il Collegio Sindacale di ENAV è costituito da 3 membri effettivi e da due sindaci supplenti.

L'Assemblea dell'11 giugno 2013 ha nominato per il triennio 2013- 2015, con scadenza all'approvazione del bilancio per l'esercizio 2015, i signori Paola Ferroni, in veste di Presidente, Vincenzo Donato e Antonio Parente, quali sindaci effettivi, ed i signori Daniela De Vincenzo e Riccardo Monaco, quali sindaci supplenti.

Nel luglio 2015 i Sindaci Vincenzo Donato e Antonio Parente hanno rassegnato le proprie dimissioni e sono pertanto subentrati nella carica i due Sindaci supplenti.

Successivamente, l'Assemblea tenutasi in data 20 luglio 2015 in forma totalitaria ha deliberato l'integrazione del Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 2401 c.c. nominando due nuovi Sindaci effettivi nelle persone dei signori Gennaro Pappacena e Donato Pellegrino e confermando i precedenti Sindaci supplenti per lo stesso ruolo.

Nell'esercizio 2015, l'Organo di controllo si è riunito 10 volte.

Ai sensi dell'art. 2403 c.c. il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento.

A seguito della emissione del prestito obbligazionario in data 4 agosto 2015 e della qualifica di ente di interesse pubblico assunta da ENAV a decorrere da quella data, il Collegio Sindacale ricopre anche le funzioni di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 39/2010.

### **Il Magistrato delegato della Corte dei conti al controllo sulla gestione finanziaria**

ENAV è soggetta al controllo sulla gestione del bilancio e del patrimonio da parte della Corte dei conti che riferisce annualmente al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della L. 21 marzo 1958 n. 259 in merito alla legittimità e alla regolarità delle gestioni e sul funzionamento dei controlli interni. A dicembre 2015 è stata pubblicata la Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di ENAV S.p.A. per l'esercizio finanziario 2014. Il magistrato delegato al controllo della Società partecipa alle sedute degli organi sociali.

### **PIANO TRIENNALE DI PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE**

Nel mese di gennaio 2016 il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato l'aggiornamento del piano di prevenzione della corruzione per il periodo 2016 – 2018. Il piano, che si presenta come un documento autonomo, compatibile e complementare con il sistema di controllo interno definito da ENAV, mira a prevenire non solo specifiche condotte criminose ma anche qualsiasi comportamento potenzialmente idoneo a favorire situazioni di *cattiva amministrazione*. Nel corso del 2015 il Responsabile per la prevenzione della corruzione, che riveste anche il ruolo di responsabile della funzione Audit, ai sensi della Legge 190/2012 ha svolto le attività di verifica e di monitoraggio attraverso attività di audit programmate per il 2015 da cui sono emersi dei suggerimenti riportati nell'ambito della relazione annuale della funzione audit. Relativamente all'attività di formazione e di informazione, in conformità a quanto previsto dalla Legge 190/2012, è stata

avviata un'attività informativa a tutto il personale ENAV tramite corso e-learning e un'attività di informazione *one to one* a ogni dirigente coinvolto nel processo di *risk assessment*.

#### **PROGRAMMA TRIENNALE PER LA TRASPARENZA E L'INTEGRITÀ**

A decorrere dal 2014 ENAV e Techno Sky hanno istituito un'apposita sezione denominata Trasparenza, nel proprio sito istituzionale, in cui sono pubblicate tutte le informazioni richieste dal D. Lgs. N. 33 del 14 marzo 2013 relativo a *Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni*. Il responsabile della Trasparenza è stato individuato nel responsabile della funzione Risorse Umane di ENAV.

Nel corso del 2015 si è proceduto all'aggiornamento delle informazioni in conformità della normativa in materia, laddove applicabile. È stato individuato il Titolare del potere sostitutivo al quale il cittadino può inoltrare la propria richiesta di accesso civico. È stato aggiornato e pubblicato nell'apposita sezione del sito istituzionale, il Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2016 – 2018.

#### **ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI**

L'Assemblea degli Azionisti di ENAV è costituita dal Socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze che, ai sensi dell'art. 35 della legge 144/99, esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel 2015 l'Assemblea si è riunita 3 volte in sede ordinaria. L'Assemblea tenutasi in sede ordinaria in data 20 luglio 2015 ha poi, in sede totalitaria, deliberato l'integrazione del Collegio Sindacale per come sopra descritto. Infine, sempre nell'anno 2015, l'Assemblea si è riunita 1 volta in sede straordinaria.

#### **ALTRÉ INFORMAZIONI**

Ad ottobre 2014 il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha manifestato l'intenzione di procedere, nell'ambito del predetto processo di privatizzazione di ENAV, ad una riduzione del capitale sociale, invitando l'Organo amministrativo della Società ad effettuare proprie autonome analisi e valutazioni in merito alla percorribilità di tale operazione.

All'esito delle valutazioni effettuate dal Consiglio di Amministrazione e comunicate all'Azionista, l'Assemblea del 13 aprile 2015 ha deliberato, in parte straordinaria, la riduzione volontaria del capitale sociale ai sensi dell'art. 2445 c.c. per l'importo di 180 milioni di euro e connessa modifica dell'art. 5 dello Statuto sociale di ENAV, prendendo altresì positivamente atto dell'avvio del processo finalizzato alla emissione di prestito obbligazionario *private placement* per il corrispondente importo, tramite il quale la Società ha ritenuto di provvedere al pagamento del predetto dividendo straordinario.

Successivamente, in data 8 maggio 2015, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'emissione del prestito obbligazionario *private placement* per complessivi 180 milioni di euro.

Nel contesto del ridotto processo, l'Assemblea straordinaria tenutasi in data 2 marzo 2016 ha deliberato la riduzione volontaria del capitale sociale ai sensi dell'art. 2445 del codice civile per l'importo 400 milioni di euro e contestuale costituzione di riserva disponibile nonché la connessa modifica dell'art. 5 dello Statuto sociale di ENAV S.p.A.

Tra gli altri salienti snodi inerenti l'operazione di cessione di quota del capitale sociale a mezzo di OPV, si segnala che l'Assemblea straordinaria e ordinaria tenutasi in data 10 marzo 2016 ha deliberato: i)

l'approvazione del progetto di ammissione a quotazione; ii) l'adozione di un testo di Statuto sociale per la quotazione, sospensivamente condizionato nell'efficacia alla data di inizio delle negoziazione delle azioni della Società, contenente clausole idonee a garantire la compliance societaria alla normativa applicabile alle società quotate; iii) l'adozione, con efficacia immediata, di un nuovo testo di Statuto Sociale, la cui efficacia cesserà al predetto momento di inizio delle negoziazioni, precipuamente al fine di prevedere che il Consiglio di Amministrazione sia composto di un numero da cinque a nove membri; iv) l'approvazione di regolamento assembleare, sospensivamente condizionato nell'efficacia alla data di inizio delle negoziazione. In pari data, l'Azionista, quanto all'ulteriore argomento all'ordine del giorno relativo alle delibere inerenti l'integrazione dell'Organo Amministrativo, si è riservato di deliberare sul punto in successiva assemblea.

#### **SCENARIO DI RIFERIMENTO E RISULTATO DELLA GESTIONE**

L'economia italiana nel corso del 2015 ha mostrato segni di ripresa rispetto agli anni precedenti, sebbene l'anno sia stato caratterizzato da un andamento altalenante dei suoi indicatori principali. Secondo la Banca d'Italia (Bollettino Economico, Gennaio 2016) le esportazioni, dopo aver sostenuto l'attività negli ultimi quattro anni stanno adesso risentendo della debolezza dei mercati extraeuropei, mentre una nuova spinta all'economia nazionale sta arrivando dalla domanda interna, in particolare per consumi e ricostituzione delle scorte. Le prospettive degli investimenti risentono però dell'incertezza riguardo alla domanda estera. L'inflazione è scesa e si è attestata allo 0,1 (Eurostat) per cento sui dodici mesi. Per quanto riguarda l'occupazione, gli ultimi dati segnalano una ripresa, sebbene la disoccupazione giovanile rimanga ancora a livelli piuttosto alti. Il Prodotto Interno Lordo dovrebbe attestarsi ad un +0,8% nell'anno (ISTAT). Anche l'economia europea mostra ancora segnali di debolezza avendo registrato, negli ultimi mesi dell'anno, una flessione dei valori di inflazione e di crescita, legati anche al calo del costo del petrolio e ad un progressivo indebolimento della domanda estera.

Lo scenario sopra descritto ha condizionato anche il mercato del trasporto aereo nazionale, il quale ha registrato nel nostro paese una generale flessione nei livelli di traffico fatturato rispetto al precedente anno. Sebbene gli scali nazionali abbiano registrato nel corso del 2015 un incremento del numero dei passeggeri pari al 4,5% rispetto all'anno 2014, tale incremento non si è riflesso nelle unità di servizio di rotta, le quali si sono attestate ad un -1,7% rispetto all'anno precedente.

Quest'ultimo risultato è stato principalmente condizionato dal perdurare dell'incertezza nel quadro macroeconomico europeo e nazionale, così come dagli effetti generati dal permanere della chiusura dello spazio aereo libico. Infatti, così come già accaduto nel terzo trimestre del 2014, la *no-fly zone* ha condizionato le scelte operative delle compagnie aeree che sviluppano traffico sulla direttrice Europa-Africa le quali hanno optato per l'attraversamento di rotte esterne allo spazio aereo nazionale. In termini di traffico di sorvolo, componente del traffico di rotta storicamente più remunerativa per la società in termini di sviluppo di unità di servizio nel 2015 si è registrata una diminuzione del -3,9% di unità di servizio rispetto all'anno precedente a fronte di un incremento dei voli pari a +0,8%.

Anche il traffico nazionale per la rotta ha registrato una riduzione del -8,7% in termini di unità di servizio, risultato condizionato dall'andamento del comparto del trasporto aereo italiano che ha visto in riduzione, sempre a livello di unità di servizio, la quota del gruppo Alitalia e di Meridiana.

Il 2015 si caratterizza quindi come un anno particolarmente complesso, influenzato dalla marcata instabilità del traffico aereo e dall'entrata in vigore del nuovo periodo regolatorio di riferimento comunitario che, se da

una parte ha assoggettato anche il terminale alle regole del nuovo schema delle performance, dall'altra ha visto la Commissione Europea richiamare i maggiori Stati europei a presentare dei piani economici per il periodo di riferimento 2015-2019 in linea con la performance economica europea di rotta fissata al 3,3% medio annuo. A tal proposito, nel marzo del 2015, la Commissione ha emanato per i maggiori Stati europei, tra cui l'Italia, una Decisione di non *compliance* dei piani presentati nel corso del 2014, richiedendo agli stessi di rivedere le proprie pianificazioni al fine di renderle pienamente rispondenti agli obiettivi comunitari. In tale contesto la Società nel corso dell'anno è stata particolarmente impegnata nel rivedere e negoziare la propria pianificazione economica del quinquennio che è diventata parte integrante del nuovo Piano delle Performance inviato alla Commissione Europea nel luglio del 2015. Dopo un primo feedback positivo, pervenuto già nella parte finale del 2015 dal *Performance Review Body*, organo tecnico di supporto alla Commissione Europea, nel corso dell'ultimo *Single Sky Committee* svoltosi nel Febbraio 2016, la Commissione Europea ha espresso il definitivo parere positivo sulla *performance* economica presentata dall'Italia nel *performance plan* inviato a luglio 2015.

Tale evento assume valenza ancor più rilevante se si considera che alcuni dei maggiori Stati europei, ad oggi, sono ancora sotto valutazione in quanto il predetto organo comunitario ha espresso parere negativo sui rispettivi piani economici.

Altrettanto rilevante è stato l'impegno profuso durante l'anno dal Gruppo ENAV nelle attività propedeutiche alla sua privatizzazione. In particolare, al fine di essere in linea con i requisiti previsti per le società quotate da Borsa Italiana, il Gruppo ha proceduto all'avvio delle attività di redazione del Piano Industriale, all'aggiornamento del sistema di controllo di gestione ed alla rivisitazione delle relative procedure interne, alla valutazione dei rischi aziendali nonché all'ottimizzazione dei sistemi informativi contabili.

Indubbiamente, l'impegno assunto all'interno del nuovo piano delle performance, congiuntamente agli effetti correlati al trend del traffico particolarmente dinamico e turbolento, hanno richiesto alla Società uno sforzo ancor più significativo nel controllo dei costi mediante l'adozione di una serie di interventi di natura gestionale volti, da una parte, a garantire il conseguimento dei livelli di efficientamento previsti dallo schema comunitario e dall'altra, a mitigare i parziali effetti negativi sull'andamento della gestione generati dal calo dei volumi di traffico.

Si evidenzia a tal proposito come il *price cap* insito nell'attuale schema comunitario delle performance consenta di generare effetti positivi sul risultato della gestione, laddove la Società sia in grado di efficientare i propri costi rispetto a quanto pianificato nel Piano delle Performance, sempre nel rispetto dei più alti livelli di capacità e sicurezza del servizio offerto.

In tal senso la Società, anche in virtù dell'esperienza acquisita nel corso del primo periodo di riferimento, ha adottato una serie di misure atte a limitare in maniera significativa gli effetti sopra indicati.

A tale risultato positivo si aggiunge anche il bonus sulla performance operativa previsto dall'attuale regolamentazione comunitaria legato all'eccellente gestione operativa che ENAV, in continuità con quanto fatto nel passato, ha confermato nel corso dell'anno appena trascorso. In particolare, per quanto riguarda la Rotta, si evidenzia come a fronte di un target sulla capacità previsto a 0,09 minuti/volo, il risultato è stato di 0,0095 minuti/volo. A seguito di tale rilevante performance, è stato possibile iscrivere in Conto Economico un bonus di oltre 5,5 milioni di euro. Considerando altresì che anche per il terminale era previsto nel Piano di Performance un target prestazionale legato alla capacità sugli impianti di prima e seconda fascia tariffaria, il

bonus complessivo per l'anno 2015, legato alla efficacia dei servizi di rotta e terminale erogati da ENAV sui propri impianti, è stato complessivamente di circa 6 mln di euro.

In tale contesto, le performance positive conseguite dalla Società nel corso del 2015 hanno permesso di mitigare l'effetto derivante dal minor traffico sviluppato nell'esercizio pari a un -4,5% tra quanto pianificato nel Piano delle Performance e quanto consuntivato a fine anno in termini di unità di servizio di rotta, recuperabile solo in parte dal mercato secondo la regolamentazione tariffaria, e conseguire un risultato netto di 49,8 milioni di euro, uno dei migliori risultati ottenuti dalla Società negli ultimi anni.

### **PIANO DI PERFORMANCE 2015 – 2019**

Il 2015, in conformità ai Regolamenti Comunitari n. 390/2013 e n. 391/2013, costituisce il primo anno del secondo periodo di riferimento del piano di performance che avrà una durata quinquennale, con chiusura quindi nel 2019. Inoltre è previsto l'assoggettamento al suddetto piano anche dei servizi di terminale, che per l'Italia riguardano gli aeroporti inclusi nella prima e seconda zona di tariffazione.

In linea con le previsioni normative, l'iter di definizione del piano di performance per il secondo periodo di riferimento ha preso le mosse già nel 2014 con la pubblicazione della Decisione n° 132/2014 nella quale la Commissione Europea ha definito gli obiettivi di performance a livello comunitario, ovvero i livelli di efficienza richiesti a livello europeo nelle quattro aree quali: efficienza economica, capacità, *safety* e ambiente per il periodo 2015-2019.

Rispetto a quanto previsto per il primo periodo di riferimento, in cui gli obiettivi del piano di performance erano fissati a livello nazionale, il nuovo quadro regolamentare ha normato la definizione di piani di performance a livello di *Functional Airspace Block* (FAB). Il piano di performance italiano è pertanto confluito nel piano del Blue Med FAB di cui l'Italia fa parte insieme a Malta, Cipro e Grecia. Sebbene il focus del Regolatore comunitario in materia prestazionale si sia, pertanto, spostato dalla dimensione nazionale a quella di FAB, la normativa ha previsto, comunque, che per quanto concerne il raggiungimento degli obiettivi di efficienza economica la responsabilità rimanga in capo ai singoli Stati Membri.

Come detto, con il secondo periodo di riferimento anche il terminale è soggetto allo schema di performance. Per quanto concerne l'Italia, sono soggette allo schema di performance la prima zona di tariffazione riferita all'aeroporto di Roma Fiumicino, in quanto registra un numero di movimenti superiore ai 225.000 e la seconda zona di tariffazione, che comprende gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, in quanto sviluppano un numero di movimenti compresi tra i 70.000 e i 225.000. La prima fascia è pienamente soggetta allo schema di performance e quindi vincolata sia al meccanismo del *rischio traffico* (condivisione del rischio tra provider e utenti dello spazio aereo) che 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). La seconda fascia tariffaria è invece soggetta al solo rischio costo.

La terza zona di tariffazione è riferita agli aeroporti che sviluppano un numero di movimenti inferiore a 70.000, esclusa dall'applicazione della norma comunitaria, e soggetta alla normativa nazionale applicando il sistema di *cost recovery*.

ENAV, quindi, tenuto conto dei target stabiliti dalla Commissione ha definito la propria programmazione economica ed operativa per il periodo considerato. La suddetta programmazione, in conformità con quanto previsto dalla normativa comunitaria in materia di performance per i fornitori di servizi della navigazione

aerea, è confluita quindi nel piano di performance che l'ENAC ha presentato alla Commissione Europea il 1° luglio 2014. La valutazione ufficiale di tale piano da parte della Commissione Europea, anche sulla base degli input forniti dall'organo tecnico di supporto *Performance Review Body* (PRB), si è avuta il 2 marzo 2015 con l'emanazione della Decisione UE n. 2015/347. In tale Decisione, la Commissione Europea ha indicato le azioni di miglioramento che alcuni Stati europei, tra i quali anche l'Italia, avrebbero dovuto adottare al fine di rendere i propri piani pienamente conformi agli obiettivi comunitari. A valle delle indicazioni ricevute gli Stati interessati dovevano presentare, entro quattro mesi, la propria revisione dei piani. ENAV, nel pieno rispetto delle tempistiche regolamentari e ponendosi come obiettivo primario la tutela della propria stabilità economica e finanziaria, ha pertanto provveduto alla formulazione di una nuova pianificazione economica che, confluita nel nuovo *Performance Plan*, è stata presentata alla Commissione nel mese di luglio 2015.

A seguito di tale nuovo *Performance Plan*, la Commissione Europea ha espresso, per il tramite del PRB, il proprio parere favorevole per quanto concerne l'obiettivo di efficienza economica. Infatti, nell'Ottobre 2015, è stato pubblicato il report di valutazione dei *Performance Plan revised*, prodotto appunto dal PRB, nel quale è specificato che l'Italia ha rivisto i propri obiettivi di efficienza economica per il secondo periodo di riferimento in maniera coerente con i criteri di valutazione ed ha risposto in maniera soddisfacente a quanto richiesto dalla Commissione Europea nella predetta Decisione n. 2015/347. A valle di tale valutazione, nel corso dell'ultimo *Single Sky Committee* svoltosi nel mese di febbraio 2016, la Commissione ha espresso il definitivo parere positivo sulla *performance* economica presentata dall'Italia.

#### L'ANDAMENTO DEL MERCATO E DEL TRAFFICO AEREO

L'attività del controllo del traffico aereo nei paesi dell'area Eurocontrol, ha registrato nel suo complesso, per l'anno 2015, un andamento in crescita delle unità di servizio di rotta (\*) rispetto al 2014 con una generale ripresa della domanda. Le unità di servizio di rotta prodotte nel 2015, confrontate con l'esercizio precedente, hanno infatti registrato un incremento dei volumi di traffico pari al 4,2%.

Con riferimento alle unità di servizio di rotta dei maggiori provider europei, sebbene si attestino a risultati positivi, risultano comunque inferiori alla media registrata globalmente nell'area Eurocontrol. Si osserva, infatti, un +2,6% per la Spagna, +2,0% per la Francia, +1,7% per la Gran Bretagna e un +0,7% per la Germania. Sicuramente di rilievo il risultato conseguito dalla Turchia che nel 2015 ha registrato un incremento delle unità di servizio di rotta pari al +10,7% rispetto all'anno precedente.

In tale scenario di crescita, il dato del traffico di rotta registrato in Italia si colloca in controtendenza attestandosi, a fine 2015, ad una riduzione di unità di servizio del -1,7% rispetto all'esercizio precedente. Gli elementi caratterizzanti il trend registrato in Italia sono illustrati nei paragrafi successivi.

Traffico totale di rotta unità di servizio (**)	2015	2014	Variazioni	
			n.	%
Francia	18.867.771	18.496.754	371.017	2,0%
Germania	12.976.261	12.880.783	95.478	0,7%
Gran Bretagna	10.153.907	9.979.403	174.504	1,7%
Spagna	8.997.417	8.767.769	229.648	2,6%
Italia (***)	8.171.509	8.313.546	(142.037)	-1,7%
<b>EUROCONTROL</b>	<b>128.254.489</b>	<b>123.048.160</b>	<b>5.206.329</b>	<b>4,2%</b>

(\*) 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, comunicato da Eurocontrol, mostra un decremento del numero delle unità di servizio sviluppate nel 2015 pari a -1,7%. A tale risultato si contrappone un positivo andamento del numero di voli assistiti pari a +0,8% comprensivo anche della categoria dei voli *Esente non comunicato ad Eurocontrol*.

Sebbene il confronto tra l’andamento delle unità di servizio e l’andamento dei voli possa apparire contradditorio, in realtà è generato dal decremento di una delle variabili che incidono significativamente sulla quantificazione delle unità di servizio prodotte ovvero la distanza media percorsa dal singolo volo.

Traffico in rotta (numero di voli)	2015	2014	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	308.707	337.020	(28.313)	-8,4%
Internazionale	851.817	811.065	40.752	5,0%
Sorvolo	542.057	537.613	4.444	0,8%
<b>Totale pagante</b>	<b>1.702.581</b>	<b>1.685.698</b>	<b>16.883</b>	<b>1,0%</b>
Militare	36.636	40.196	(3.560)	-8,9%
Altro esente	29.906	28.399	1.507	5,3%
<b>Totale esente</b>	<b>66.542</b>	<b>68.595</b>	<b>(2.053)</b>	<b>-3,0%</b>
<b>Totale comunicato da Eurocontrol</b>	<b>1.769.123</b>	<b>1.754.293</b>	<b>14.830</b>	<b>0,8%</b>
Esente non comunicato ad Eurocontrol	88.605	88.235	370	0,4%
<b>Totale complessivo</b>	<b>1.857.728</b>	<b>1.842.528</b>	<b>15.200</b>	<b>0,8%</b>

Traffico in rotta (unità di servizio)	2015	2014	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	1.573.222	1.723.573	(150.351)	-8,7%
Internazionale	3.382.427	3.257.476	124.951	3,8%
Sorvolo	3.062.543	3.186.954	(124.411)	-3,9%
<b>Totale pagante</b>	<b>8.018.192</b>	<b>8.168.003</b>	<b>(149.811)</b>	<b>-1,8%</b>
Militare	137.905	131.701	6.204	4,7%
Altro esente	15.412	13.842	1.570	11,3%
<b>Totale esente</b>	<b>153.317</b>	<b>145.543</b>	<b>7.774</b>	<b>5,3%</b>
<b>Totale comunicato da Eurocontrol</b>	<b>8.171.509</b>	<b>8.313.546</b>	<b>(142.037)</b>	<b>-1,7%</b>
Esente non comunicato ad Eurocontrol	5.108	4.886	222	4,5%
<b>Totale complessivo</b>	<b>8.176.617</b>	<b>8.318.432</b>	<b>(141.815)</b>	<b>-1,7%</b>

In particolare, la composizione del traffico di rotta è stato contraddistinto da:

- un *traffico internazionale commerciale*, categoria di voli con partenza o arrivo in uno scalo posto sul territorio italiano, che ha registrato un forte incremento sia in termini di Unità di Servizio (UdS) che di numero di voli assistiti, rispettivamente del 3,8% e del 5,0%. La crescita più contenuta delle unità di servizio rispetto al numero dei voli è imputabile alla diminuzione della distanza media percorsa.

Al raggiungimento di tali risultati ha contribuito, in modo particolare, l'ottimo andamento dei collegamenti tra l'Italia e il resto d'Europa (+4,6% UdS; +5,3% n. voli) i quali rappresentano, in termini di voli assistiti per la categoria del traffico internazionale commerciale, circa l'86% del numero totale dei voli. Il risultato positivo è anche dovuto all'andamento dei collegamenti tra l'Italia e l'Asia che registra un incremento delle UdS pari al 10,1%. Tale risultato è stato ottenuto grazie all'incremento della distanza media percorsa pari al +6,6% e dal peso medio degli aeromobili utilizzati pari al +19,8% pur in presenza di una diminuzione del traffico assistito in termini di numero dei voli pari a -6,3%. In forte diminuzione i collegamenti tra l'Italia e il continente africano che si attestano a -21,4% di UdS e -12,7% in termini di voli assistiti, effetto che risente della *no-fly zone* sullo spazio aereo libico ed alla minor attrattiva turistica di paesi come l'Egitto e la Tunisia, interessati da una generalizzata instabilità socio-politica.

Le compagnie aeree che maggiormente si contraddistinguono per incremento delle attività nella direttrice internazionale sono le *low cost* come Ryanair (+8,5% UdS e +8,6% n. voli), EasyJet (+10,8% UdS e +12,7% n. voli), Vueling (+41,7% UdS e +37,7% n. voli), Wizz Air (+12,5% UdS e +18,1% n. voli), le *compagnie tradizionali* come KLM (+5,6% UdS e +7,1% n. voli), Swiss (+13,6% UdS e +6,2% n. voli) e Iberia (+6,8% UdS e +7,4% n. voli) e le *compagnie medio-orientali* come Emirates (+30,4% UdS e +16,8% n. voli), Turkish Airlines (+5,6% UdS e +15,1% n. voli) e Qatar Airways (+22,9% UdS e +3,2% n. voli). In riduzione i dati relativi al Gruppo Alitalia (-4,1% UdS e -1,3% n. voli) e l'attività di compagnie tradizionalmente presenti sullo spazio aereo italiano come Lufthansa (-5,1% UdS e -6,8% n. voli) e Air France (-3,2% UdS e -6,3% n. voli);

- un *traffico di sorvolo commerciale* relativo ai movimenti di solo attraversamento dello spazio aereo nazionale, che ha registrato una diminuzione delle UdS prodotte pari al -3,9% a fronte di una contenuta crescita del numero di voli assistiti pari a +0,8%. Tale risultato è stato determinato principalmente dalla riduzione delle distanze medie percorse corrispondenti a -3,3%, causato dalle perdite registrate sui voli assistiti a maggior attraversamento chilometrico dello spazio aereo nazionale. Per i collegamenti tra continenti si è rilevato un incremento dei voli tra i paesi europei (+4,8% UdS e +6,3% n. voli) che

rappresentano, in termini di voli assistiti per la categoria del traffico di sorvolo commerciale, circa il 65% del totale, mentre si rileva un andamento contrastante nei collegamenti tra l'Europa e l'Asia (+2,3% UdS e -4,7% n. voli) determinato principalmente dall'utilizzo di aeromobili più pesanti (+12,9% peso medio al decollo). Si attesta a livelli negativi, come già rilevato nel terzo trimestre del 2014, il traffico riguardante i collegamenti tra l'Europa e l'Africa (-22,4% UdSe e -13,9% n. voli) che sconta tuttora l'effetto legato alla crisi libica che ha comportato la chiusura dello spazio aereo a partire da fine agosto 2014. Tale evento ha determinato per ENAV una temporanea perdita dei sorvoli legati alle rotte tradizionali che prevedevano l'attraversamento dello spazio aereo italiano.

Le compagnie aeree che hanno contribuito positivamente all'andamento del traffico di sorvolo sono state: l'Iberia (+44,1% UdS e +40,4% n. voli) che conferma l'importanza della Spagna nello scenario del traffico di sorvolo sul nostro spazio aereo, il Qatar Airways (+34,2% UdS e +21,4% n. voli), gli Emirates (+9,8% UdS e -0,8% n. voli), Ryanair (+9,1% UdS e +3,5% n.vol) e Turkish Airlines (+5,2% UdS e +6,1% n.vol) che si conferma il vettore che registra gli incrementi maggiori sui sorvoli. In controtendenza le compagnie aeree Lufthansa (-7,2% UdS e +1,0% n.vol), Tunis Air (-15,5% UdS e -16,2% n.vol), British Airways (-20,0% UdS e +3,6% n.vol) ed Air France (-23,8% UdS e -8,9% n.vol);

- un *traffico nazionale commerciale* che registra nel corso del 2015 un risultato negativo, pari al -8,7% in termini di unità di servizio e -8,4% come numero di voli assistiti, confermando quanto il trend di questa direttive di traffico sia ancora in sofferenza. Il traffico nazionale risente della attuale situazione economica nazionale, della concorrenza sempre più forte dei treni ad alta velocità e dei processi di ristrutturazione in atto di importanti vettori nazionali, storicamente molto presenti sul mercato dei voli domestici. In particolare, si registra per il gruppo Alitalia, maggiore compagnia per volumi di traffico domestico, una riduzione delle UdS del -14,4% e del -3,1% in termini di voli assistiti, mentre per Meridiana si rileva un decremento delle UdS pari al -29,9% e -23,5% in termini di voli assistiti. Altri vettori che hanno fatto registrare dei decrementi sul traffico nazionale commerciale sono Easyjet (-9,0% UdS e -10,2% n. voli) e Blue Panorama (-34,8% UdS e -45,1% n. voli). Nel 2015, si è invece progressivamente consolidata la presenza di nuove compagnie che registrano, rispetto all'esercizio precedente, volumi significativi di traffico come ad esempio Volotea (+47,6% UdS e +42,3% n. voli) e Vueling (+18,5% UdS e +19,1% n. voli) mentre continua a registrare risultati positivi il traffico nazionale di Ryanair (+7,3% UdS e +5,8% n. voli).

Con riferimento alle rotte servite si conferma, anche nel 2015, la flessione dei collegamenti tra Roma e Milano soggetta alla forte concorrenza del trasporto su rotaia, registrando una riduzione delle UdS del -12,2% nella rotta Roma Fiumicino - Milano Malpensa e del -10,6% nella rotta Roma Fiumicino - Milano Linate. Contrariamente a quanto avvenuto nel 2014, si assiste a un decremento nei collegamenti verso la Sicilia, destinazione primaria del mercato domestico, che si attestano a -2,2% di Uds nella tratta Roma Fiumicino – Catania, -7,6% nella tratta Roma Fiumicino – Palermo, -6,4% UdS nella tratta Catania - Milano Linate, -35,4% nella tratta Catania - Milano Malpensa e -31,7% nella tratta Catania – Bologna.

- un traffico esente suddiviso in: i) traffico esente comunicato da Eurocontrol che ha registrato un incremento del 5,3% nelle unità di servizio a fronte di un decremeento del 3% nel numero di voli assistiti; ii) traffico esente non comunicato ad Eurocontrol, di residuale incidenza sui ricavi, evidenzia un incremento delle unità di servizio del 4,5% e una sostanziale invarianza nel numero dei voli assistiti pari a +0,4%.