

ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XV
n. 78

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

*sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259*

ENAV Spa

(Esercizio 2021)

Trasmesso alla Presidenza il 28 aprile 2023

PAGINA BIANCA



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Relatore: Presidente di Sezione Mauro Orefice

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



Determinazione n. 36/2023



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 28 marzo 2023;

visto l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

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

viste le leggi 21 marzo 1958, n. 259 e 14 gennaio 1994, n. 20;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 24 marzo 1981 con il quale l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (Aaavtag) è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti, ai sensi dell'art 2 della citata legge n. 259 del 1958;

vista la legge 21 dicembre 1996, n. 665 con la quale detta Azienda è stata trasformata in ente pubblico economico, denominato Ente nazionale di assistenza al volo (Enav) e, in particolare, l'art. 5 con il quale l'Ente stesso è stato sottoposto al controllo della Corte, in base all'art. 12 della predetta legge n. 259 del 1958;

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

visto il bilancio della Società relativo all'esercizio finanziario 2021, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore, Presidente di sezione Mauro Orefice, e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Enav S.p.A. per l'esercizio finanziario 2021;



CORTE DEI CONTI

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

P. Q. M.

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

RELATORE

Mauro Orefice

PRESIDENTE F.F.

Alfredo Grasselli

DIRIGENTE

Fabio Marani

depositata in segreteria

S O M M A R I O

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

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

ACRONIMI E GLOSSARIO

INDICE DELLE TABELLE

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

PREMESSA

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

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

1. LA SOCIETÀ - ASPETTI ORDINAMENTALI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1 La *governance* societaria ed i compensi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabella 1 - Compensi fissi amministratori e sindaci

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

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

Fonte: ENAV

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

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

Tabella 2 - Compensi amministratori e sindaci

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

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

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

Fonte: Enav

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 L'organizzazione aziendale e del Gruppo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nel settore operativo dei *servizi di assistenza al volo* rientra esclusivamente Enav, che eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza. Nel settore operativo dei *servizi di manutenzione* rientra *Techno Sky S.r.l.*; nel settore operativo delle *soluzioni software* AIM (*Aeronautical Information Management*) rientra *IDS AirNav S.r.l.*, acquisita integralmente da Enav il 18 luglio 2019, che si occupa dello sviluppo e della vendita di soluzioni *software* per la gestione delle informazioni aeronautiche e del traffico aereo e dell'erogazione di servizi commerciali di varia natura.

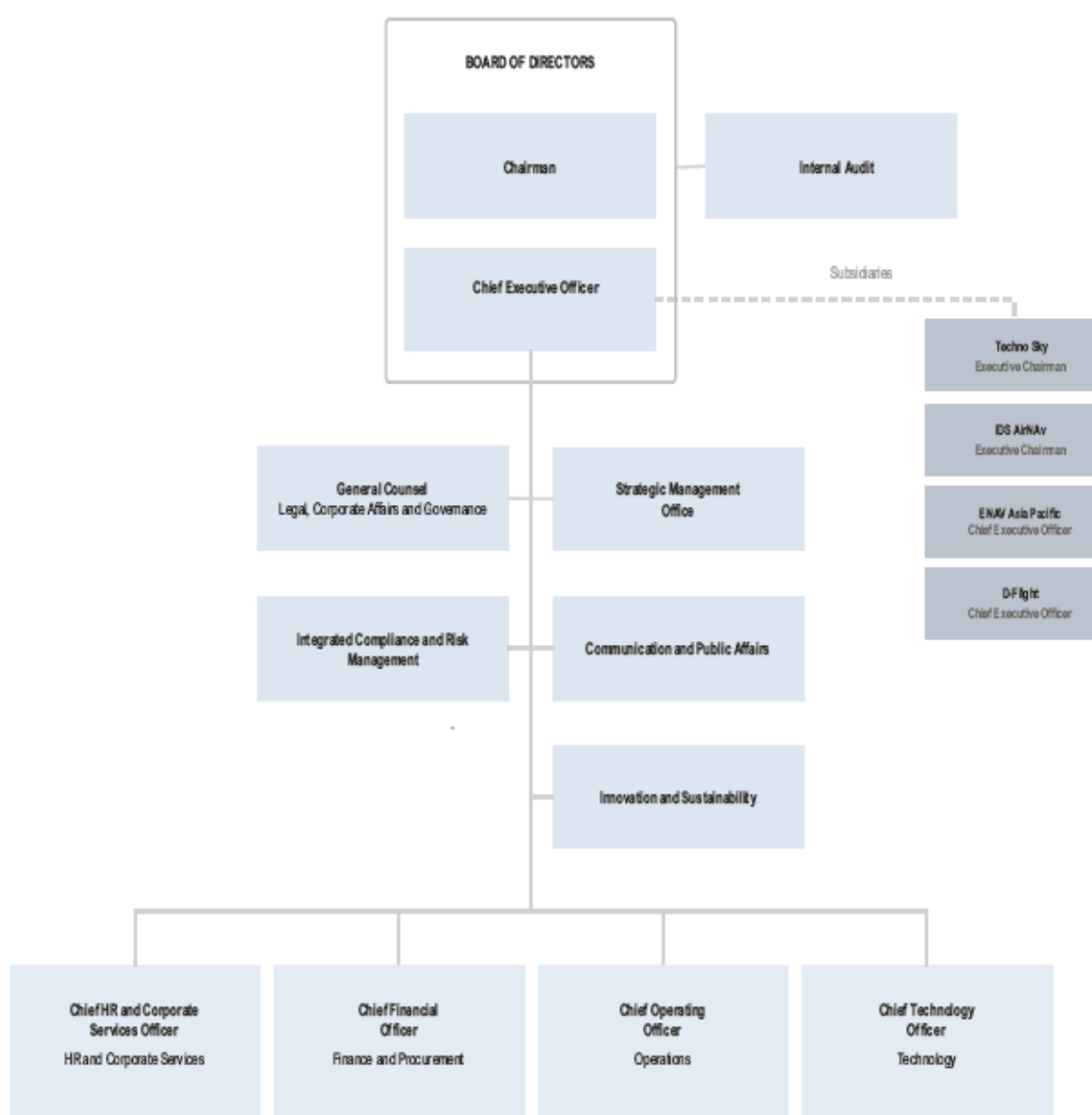
Nel settore operativo residuale *altri settori* rientrano *Enav Asia Pacific*, *Enav North Atlantic* e *D-Flight S.p.A.*

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

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

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

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



1.2.1 *Techno Sky S.r.l.*

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

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

1.2.2 *IDS Air Nav S.r.l.*

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

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

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

1.2.3 Enav Asia Pacific

La società di diritto malese, costituita nel 2013 con l'obiettivo di migliorare le relazioni commerciali con i clienti del sud est asiatico, è partecipata al 100 per cento da Enav ed opera nell'area secondo le linee strategiche definite dal proprio piano di azione per la fornitura di servizi dedicati.

In particolare, continua a operare nell'ambito del progetto "ATMOP", in corso con la Direzione dell'aviazione civile malese (DCA), sia in termini di gestione dei progetti, sia in termini di attuazione. Ha chiuso l'esercizio 2021 con un utile di 0,1 milioni di euro, in decremento rispetto all'esercizio precedente di 0,6 milioni di euro. I ricavi registrano un decremento di 1,6 milioni di euro per la riduzione delle attività legate a varie commesse.

1.2.4 Enav North Atlantic

È una società, posseduta al 100 per cento da Enav, avente la forma giuridica di una *Limited Liability Company* e regolata dalle leggi dello Stato americano del Delaware; è stata costituita a gennaio 2014 per la partecipazione ad un investimento da realizzarsi mediante l'acquisizione del capitale sociale della società *Aireon LLC*, azienda statunitense del gruppo Iridium, partecipata anche dai *service provider* canadese (*Nav Canada*), irlandese (*IAA*), danese (*Naviair*) ed inglese (*Nats*), destinata a realizzare il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo. Tramite l'installazione di un apparato definito "payload" a bordo di ognuno dei 66 satelliti operativi (su 75 totali), verrà attuato un sistema di sorveglianza aeronautica del globo al 100 per cento, mentre attualmente i sistemi *radar-based* in uso garantiscono una copertura pari a circa il 30 per cento della superficie terrestre.

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

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

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

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

1.2.5 *D-Flight S.p.A.*

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

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

1.3 Il sistema dei controlli

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- revisione della procedura sui flussi informativi verso l'OdV e formazione *ad hoc* alle Strutture responsabili dall'invio dei flussi;
- esame delle segnalazioni pervenute all'OdV e verifiche su quelle attinenti alle tematiche di cui al d.lgs. n. 231 del 2001;
- incontri con il Comitato controllo e rischi e parti correlate e con il Collegio sindacale, per lo scambio informativo sul sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

Per quanto concerne le attività di monitoraggio sul corretto funzionamento del Modello, l'OdV ha esaminato anche gli esiti delle verifiche effettuate dall'*Internal Audit* di Gruppo nel corso del 2021. La Società riferisce che non sono state riscontrate situazioni critiche per quanto concerne il rispetto dei protocolli di controllo previsti dal Modello né violazioni del Codice etico.

L'attività di monitoraggio dei processi sensibili è stata effettuata anche con l'analisi sistematica della reportistica (flussi informativi), trasmessa all'OdV dalle strutture aziendali preposte come previsto dalla procedura.

1.3.2 L'*Internal Auditing*

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

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

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

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

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

Il sistema di prevenzione della corruzione

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

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

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

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

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

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

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

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

GDPR - General Data Protection Regulation

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

- l'installazione di *termoscanner*;

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

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

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

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

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

1.3.3 Il controllo di gestione e la contabilità analitica

- Controllo di gestione

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

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

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

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

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

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

- *La contabilità analitica*

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

Il processo di separazione contabile è ottenuto tramite il sistema di contabilità analitica che rileva costi e ricavi per centro di costo e per commessa, per poi allocarli ai servizi erogati, siano essi quelli regolamentati, afferenti cioè all'attività istituzionale di assistenza al volo in rotta e di terminale, che quelli non regolamentati, relativi ad attività rilevanti non riferibili a quella istituzionale (vendita di formazione, radiomisure, consulenza aeronautica, e altri servizi).

I servizi sono distinti tra attività regolamentata, ovvero costi e ricavi riconducibili al dispositivo tariffario (come regolato dalla normativa comunitaria per le rotte e gli aeroporti di 1° e 2° zona, dalla legge nazionale per gli aeroporti della 3° zona tariffaria) e attività non regolamentata, ovvero costi e ricavi riferibili alla vendita di servizi a clienti terzi.

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

⁸ Il *"balance"* come esemplificazione, rappresenta l'integrazione tariffaria derivante dalla consuntivazione dei volumi di traffico e/o costi posti a confronto con i valori preventivati in sede di determinazione tariffaria nel *Performance Plan*.

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

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

1.4 Le certificazioni

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

Le certificazioni rilasciate da ENAC

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

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

aerea”.

Le certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo Enav

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

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

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

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

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

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

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

1.5 Il rapporto Stato - Enav

1.5.1 Il contratto di programma

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.6 Il piano industriale 2022-2024

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

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

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

la nuova mobilità.

1.7 Informazioni sul titolo Enav

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabella 4 - Ripartizione capitale sociale

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

Fonte: relazione sulla gestione esercizio 2021 Enav

2. LE RISORSE UMANE

2.1 Evoluzione della consistenza del personale

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

Tabella 5 - Consistenza del personale

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

Tabella 6 - Consistenza del personale per profilo professionale

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

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

Fonte: Enav

Legenda:

CTA - Controllore del traffico aereo

EAV - Esperto di assistenza al volo

MET - Meteorologo

ORM - Operatore radiomisure

TEC - Tecnico

INF - Informatico

AMM - Amministrativo

Tabella 7 - Organico per funzione e categoria professionale

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

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

Fonte: Enav

Legenda:

DIR:- Dirigenti

QD - Quadri

CTA - Controllore del traffico aereo

EAV - Esperto di assistenza al volo

MET - Meteorologo

ORM - Operatore radiomisure

TEC - Tecnico

INF - Informatico

AMM - Amministrativo

2.2 Il costo del personale

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

Tabella 8 - Costo del personale

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

Fonte: Enav

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Le relazioni sindacali

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

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

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

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

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

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

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

Il contenzioso del lavoro

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

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

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

La Privacy

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

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

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

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

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

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

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

La trasparenza

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

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

La formazione e il centro di formazione di Forlì

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

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

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

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

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

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

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

Nel corso del 2021, sono stati svolti:

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

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

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

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

3. L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

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

3.1.1 La sicurezza operativa (*safety*)

La *safety*, intesa come insieme di attività effettuate per sviluppare la sicurezza del volo e ridurre i rischi, è il principio guida dell'operato di Enav. Tale assunto è ribadito nello statuto della Società e nella *Policy* societaria, documenti nei quali Enav garantisce l'impegno ad individuare, valutare e limitare tutti i rischi inerenti alla sicurezza delle operazioni di controllo e gestione del traffico aereo e del complessivo *network* ATS/CNS¹³.

Una tutela, quella della sicurezza delle operazioni di volo e della garanzia dell'incolumità delle persone e dei beni, che Enav declina attraverso la conformità ai regolamenti internazionali e nazionali, applicando la normativa tecnica di settore e dotandosi di uno specifico sistema di gestione, il *Safety Management System* - SMS.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- *Capacità ATC (Controllo Traffico Aereo)*

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

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

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

- *Puntualità dei voli e continuità dei servizi*

- Capacità in rotta (valore del ritardo in volo)

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

Tabella 9 – Capacità in rotta

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

Fonte: Enav

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

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

¹⁴ ACC, Area Control Centres.

¹⁵ Fonte Eurocontrol/DNM.

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

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

Tabella 10 - Capacità aeroportuale

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

Fonte: Enav

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

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

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

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

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

ai processi cruciali di *security*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Le tariffe

3.2.1 Tariffe di rotta e di terminale

Le tariffe di rotta e terminale per la fascia 1 (aeroporto di Roma Fiumicino) e fascia 2 (aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tesserà e Bergamo Orio al Serio) sono state definite in linea con i principi ed i regolamenti europei, nonché nel rispetto dei livelli di costo e di traffico definiti nel Piano di *performance*, approvato dalla Commissione europea. Per

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

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

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

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

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

3.3 La normativa comunitaria e il piano di *performance*

3.3.1 Il piano di *performance* nazionale 2020-2024

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4 Le attività internazionali

Il settore del trasporto aereo, in cui Enav opera, è caratterizzato da una necessaria armonizzazione normativa e tecnica e da una molteplicità di attori cooperanti a livello regionale e globale, sulla base di norme e di decisioni che influenzano il modo di operare, pianificare e investire stabilite sempre più a livello internazionale.

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

In Europa, Enav partecipa ad accordi di cooperazione, *partnership* e programmi bilaterali e multilaterali; è parte integrante di iniziative promosse da ICAO (*International Civil Aviation Organisation*), dalla Commissione europea, EASA (*European Union Aviation Safety Agency*) ed Eurocontrol. A livello internazionale, la Società è stata impegnata, nel 2021, in una serie di *partnership* industriali e ha svolto un ruolo fondamentale in seno all'ICAO e alla CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*).

Considerati gli obiettivi fissati dalla Commissione europea con la creazione del *Single european Sky*, e la conseguente necessità di assumere una visione comune alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo, Enav ha un ruolo strategico in qualità di *full member* della *SESAR Joint Undertaking* e *SESAR Deployment Manager*, operando altresì fattivamente allo sviluppo e costituzione del consorzio *SESAR Deployment and Infrastructure Partnership*, che a partire dal giugno 2022 ha avviato, su mandato della Commissione europea, le proprie attività a supporto del coordinamento e sincronizzazione del *deployment* di SESAR.

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

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

Aireon, l'azienda statunitense che per prima ha realizzato il sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo.

Coordina infine il progetto *Fab Blue Med*, volto alla creazione di un blocco funzionale di spazio aereo nell'area centro/sud-orientale del Mediterraneo, con il coinvolgimento diretto di Stati dell'Unione, quali Cipro, Grecia e Malta, nonché extra UE, come Israele e la Repubblica di Nord-Macedonia.

3.4.1 Il quadro di riferimento del *Single European Sky*

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

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

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

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

¹⁷ Un'iniziativa della Commissione europea per cui la progettazione, gestione e regolazione dello spazio aereo sono armonizzate in tutta l'Unione europea con l'obiettivo di rafforzare la sicurezza e l'efficienza del traffico aereo in Europa, di ridurre i ritardi e di ottimizzare la capacità degli spazi aerei (Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004" che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo").

¹⁸ Regolamento (CE) n. 1070/2009.

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

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

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

3.4.2 Il *Fab Blue Med*

La normativa del "Cielo unico europeo" richiede l'istituzione di "blocchi funzionali di spazio aereo" (FABs)¹⁹ da parte degli Stati membri dell'Unione europea. Il FAB (*Functional Airspace Block*) è una porzione regionale di spazio aereo (che coinvolge più Stati membri dell'Unione europea), all'interno della quale le responsabilità operative vengono mantenute in linea con i trattati ICAO, con traffico aereo gestito in maniera armonizzata da parte degli enti ATS coinvolti.

Anche per il 2021, in ottemperanza alla legislazione del Cielo unico europeo, è proseguito il programma di implementazione BLUE MED, che è il documento sulla base del quale la Commissione europea esercita le proprie attività di monitoraggio sul FAB; esso prevede sette aree di sviluppo comprendenti le tematiche di interesse, di carattere operativo, tecnico e di *safety*, nonché quelle di cooperazione civile-militare e di collaborazione fra le Autorità nazionali di vigilanza dell'area.

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

¹⁹ I «blocchi funzionali di spazio aereo» sono intesi a porre rimedio alla frammentazione dello spazio aereo europeo ristrutturandolo in base ai flussi di traffico anziché ai confini nazionali.

3.4.3 Il Programma SESAR

Il Programma SESAR (*Single European Sky -ATM Research*) ha lo scopo di dotare l'Unione europea di un'infrastruttura di controllo del traffico aereo efficiente e capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure, nel rispetto dell'ambiente e con caratteristiche di interoperabilità tra tutti gli attori del trasporto aereo europeo.

Il Programma è co-finanziato dalla Commissione europea ed include sia attività di ricerca e sviluppo, coordinate dalla *SESAR Joint Undertaking* e volte alla definizione e validazione di nuovi concetti operativi, di tecnologie abilitanti, sia di implementazione (*Deployment*) gestite sotto l'egida del *SESAR Deployment Manager* (SDM).

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

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

SESAR 2020

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

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

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

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

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

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

Le attività di implementazione coordinata in Europa: SESAR Deployment Manager

Il *SESAR Deployment Manager* (SDM) è l'organo incaricato dalla Commissione europea del coordinamento e sincronizzazione del *Deployment Programme* (DP), il programma di implementazione volto alla realizzazione degli obiettivi SESAR.

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

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

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

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

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

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

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

3.4.4 L'Alleanza A6

Il gruppo A6 è un'alleanza dei principali ANSP europei che si è costituita per indirizzare il processo di modernizzazione del *network* ATM europeo in linea con gli obiettivi di SESAR e a beneficio degli utenti dello spazio aereo. Sono membri dell'Alleanza i seguenti ANSP: ENAIRE (Spagna), DFS (Germania), DSNA (Francia), Enav (Italia), NATS (Regno Unito), PANSA (Polonia), Norico, un consorzio composto da Austro Control (Austria), Avino (Norvegia), EANS (Estonia), Fina via (Finlandia), IAA (Irlanda), LFV (Svezia) e Naviair (Danimarca) ed a partire dal 2022 anche Skyguide (Svizzera).

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

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

3.4.5 Coflight

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

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

Coflight rappresenta un'evoluzione importante sia a livello operativo che tecnologico, garantendo la corretta trattazione e gestione di piani di volo civili e militari, fornendo funzioni avanzate quali la predizione della traiettoria in 4D (calcolata considerando il peso dell'aeromobile al decollo, le direttive delle compagnie aeree e le intenzioni del pilota), l'utilizzo in tempo reale di dati relativi ad eventuali restrizioni dei flussi di traffico e di dati meteorologici sia a terra che in volo e l'integrazione con i servizi *Data-Link*. Nel corso del 2021 sono continuate le attività interne ed in *partnership* con DSNA ed il consorzio industriale per lo sviluppo dei sistemi.

3.4.6 Aireon

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

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

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

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

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

3.4.7 ESSP

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

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

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

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

3.5 Gli investimenti

3.5.1 Il Piano degli investimenti

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

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

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

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

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

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

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

In generale, con tale piano Enav ha comunque perseguito il mantenimento e miglioramento di tutta la infrastruttura tecnologica, procedendo alla sostituzione di tutti i sistemi giunti in prossimità della vita utile, e mantenendo comunque un sistema tecnologico all'avanguardia, in linea con i concetti del nuovo *network* ATM (rete di gestione del traffico aereo) che sta caratterizzando il quadro di riferimento internazionale. Occorre infatti sottolineare che tutte le suddette revisioni in riduzione sono ampiamente coordinate a livello europeo da vari enti preposti al monitoraggio e sincronizzazione degli investimenti da parte dei *service providers*.

In sede di stesura del *budget* 2021, a fine 2020, sulla base della revisione sopra descritta, si determinavano interventi per un importo di spesa CAPEX²⁰ stimato in 79,8 milioni.

I principali interventi previsti nel piano nel 2021 sono:

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

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

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

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

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

3.6 L'attività negoziale

3.6.1 L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabella 11 - Dati relativi all'intera area negoziale

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

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

** LOA: Lettera d'ordine applicativa.

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

3.6.2 Le attività commerciali della società e del Gruppo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.7 Il contenzioso

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

Il contenzioso civile e amministrativo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

diritto di accesso agli atti della documentazione di gare.

I procedimenti penali

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

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

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

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

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

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

4. RISULTATI DELLA GESTIONE

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

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

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

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

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

4.1 Principali risultati patrimoniali, economici e finanziari di Enav

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

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

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

Tabella 12 - Stato patrimoniale

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

Fonte: Rendiconto 2021 Enav

Tabella 13 - Conto economico

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

*Ricavi di rotta, ricavi di terminale, ricavi da mercato terzo ecc..

** Il *balance*, come esemplificazione, rappresenta l'integrazione tariffaria derivante dalla consuntivazione dei volumi di traffico e/o costi posti a confronto con i valori preventivati in sede di determinazione tariffaria nel *Performance Plan*.

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

Fonte: Enav

Tabella 14 - Rendiconto finanziario

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

Fonte: Enav

Dati economici

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

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

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

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

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

Tabella 15 - Conto economico riclassificato

(valori in migliaia di euro)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

dirigente Enav.

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

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

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

Dati patrimoniali e finanziari

Tabella 16 - Stato patrimoniale riclassificato

(valori in migliaia di euro)

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

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

Fonte: Bilancio 2021 Enav

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

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

in quota capitale.

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

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

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

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

Tabella 17 - Posizione finanziaria netta

(valori in migliaia di euro)

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

Fonte: Bilancio 2021 Enav

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

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

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

4.2 Principali risultati patrimoniali, economici e finanziari del Gruppo

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

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

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

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

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

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

Tabella 18 - Area di consolidamento

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

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

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

Tabella 19 - Stato patrimoniale consolidato

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

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

Tabella 20 - Conto economico consolidato

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

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

Tabella 21 - Rendiconto finanziario consolidato

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

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

Fonte: Enav

Tabella 22 - Conto economico riclassificato consolidato

(valori in migliaia)

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

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

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

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

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

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

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

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

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

Dati patrimoniali e finanziari

Tabella 23 - Stato patrimoniale riclassificato consolidato

(valori in migliaia)

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

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabella 24 - Posizione finanziaria netta consolidata

(valori in migliaia)

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

Fonte: Bilancio esercizio 2021 Enav

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Enav S.p.A. (Ente nazionale per l'assistenza al volo), società quotata in borsa dal 2016, eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea nei cieli italiani e negli aeroporti di competenza. La Società è inoltre incaricata della conduzione tecnica e della manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo, anche per il tramite della controllata *Techno Sky* S.p.A. Eroga infine servizi di consulenza aeronautica unitamente ad altre attività nel mercato non regolato nel contesto dell'attività di sviluppo commerciale coordinata a livello di gruppo.

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

Per ciò che concerne la qualità del servizio di gestione del traffico aereo, espressa come puntualità dei voli e continuità dell'erogazione dei servizi di navigazione aerea in rotta, i dati riferiti dalla Società confermano, nonostante il ridotto volume di attività, anche per il 2021, la positiva gestione operativa di Enav.

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

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

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

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

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

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

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

radioassistenza, anche nei confronti del mercato estero.

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

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

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

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

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

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

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

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

PAGINA BIANCA

ACRONIMI E GLOSSARIO

PAGINA BIANCA

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

DATA LINK	Collegamento Dati
DCAC	Department of Civil Aviation of Cyprus
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH (Germania)
DME	Distance measuring Equipment - Apparato misuratore di distanza
DNM	Directorate Network Management (EUROCONTROL)
DNV	Det Norske Veritas
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aerienne (Francia)
DUR	Determined Unit Rate
EASA	european Aviation Space Agency european Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme
EATCHIP	- Programma europeo di Armonizzazione ed Integrazione dei sistemi di assistenza al volo
EATMN	european Air Traffic management network
EATMS	european ATM System - Sistema europeo per l'ATM
ECAC	european Civil Aviation Conference - Conferenza europea dell'aviazione civile
EGNOS	european Geostationary Navigation Overlay System
Enac	Ente nazionale per l'aviazione civile
Enav	Enav spa - Società italiana responsabile dei servizi della navigazione aerea
EOIG	EGNOS Operators Infrastructure Group
ESA	european Space Agency
ESSP	european Satellite Services Provider
EUROCONTROL	Organizzazione Internazionale per la sicurezza della navigazione aerea
EWA	EGNOS Working Agreement
FAA	Federal Aviation Administration
FAB	Functional Airspace Block
FBS	Fall Back System
FDP	Flight Data Processing
FEP	Flight efficiency plan
FIR	Flight Information Region - Regione Informazioni Volo
FIS	Flight Information Service - Servizi di Informazione Volo
FL	Flight Level
FSS	Flight Service Station - Stazione del servizio informazioni volo
GAT	General Air Traffic
GATE TO GATE	Da cancello di partenza a cancello di arrivo
GL	Germanischer Lloyd
GNSS	Global Navigation Satellite System - Sistema globale di navigazione satellitare
GPS	Global Positioning System
HCAA	Hellenic Civil Aviation Authority
IANS	Institute Air Navigation Service
ICAO	International Civil Aviation Organization - Organizzazione Internazionale dell'aviazione civile
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers
IFR	Instrument Flight Rules - Regole del volo strumentale

ILS	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
IP	Implementation Package
IPR	Intellectual property Rights
ISO	International organization for Standardization
LRST	Local Runway <i>safety</i> Team
LSSIP	Local Single Sky Implementation Plan
MATS	Malta Air traffic Services Ltd
MATSE	Ministres of Trasport on ATS in europe – Conferenza Master Control Centre
MCC	Master Control Centre
MED	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
MET	Meteorologia aeronautica
MRT	Multi radar tracking
NANSC	Navigation Air Navigation Service Company (Egitto)
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NDB	Non Directional radio beacon
NORACON	North european and Austrian Consortium
OACA	Office de l’Aviation Civile et des Aeroports (Tunisia)
OAT	Operative Air traffic
OLDI	On Line Data Interchange
PATM	Prestazioni ATM (Enav)
PDR	Premio di Risultato
PNS	Procedure Negoziate Singole
PPN	Piano di Performance Nazionale
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RADAR	Radio Detecting and Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimuth rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo
RADAR SECONDARIO	Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta
RDP	Radar Data Processing
RF	Radio frequenze
RIMS	Ranging Integrity Monitoring Stations
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – navigazione d’area
RTO	Registro tecnico operativo
SATCAS	Standard Air Traffic Control Automation System
SES	Single european Sky
SESA	Single european Sky ATM Research
SESA JU	Sesar Joint Undertaking
SICTA	Sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo
STN	Sistema di Telegestione Nazionale
SW	Software
T/B/I/	Terra/Bordo/Terra
TFR	Trattamento di fine rapporto

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



**Bilancio Separato 2021 di
ENAV S.p.A. e Bilancio
Consolidato**

40^{enav}
2021

enav.it

PAGINA BIANCA



RELAZIONE FINANZIARIA

ANNUALE

2021

PAGINA BIANCA



Indice

Principali dati della gestione	4
RELAZIONE SULLA GESTIONE	5
Organi Sociali	6
Corporate Governance	7
Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario	7
Modello organizzativo e attività del Gruppo ENAV	7
Andamento del titolo ENAV e azionariato	11
Andamento operativo	14
Scenario di riferimento e risultato della gestione	14
Andamento del mercato e del traffico aereo	15
Indicatori di Safety e Capacity	21
Risultati economico, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV	23
Risultati economico, patrimoniali e finanziari di ENAV S.p.A.	32
Risorse Umane	38
Investimenti e PNRR	41
Ambiente	44
Attività internazionali	48
Attività commerciali	49
Altre informazioni	50
Informazioni riguardanti le principali società del Gruppo ENAV	58
Prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato di ENAV S.p.A. e i corrispondenti dati consolidati	60
Gestione dei rischi	60
Eventi di rilievo successivi al 31 dicembre 2021	65
Evoluzione prevedibile della gestione	66
Proposta del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti	68
BILANCIO CONSOLIDATO E NOTE ILLUSTRATIVE	69
BILANCIO DI ESERCIZIO E NOTE ILLUSTRATIVE	151



Principali dati della gestione

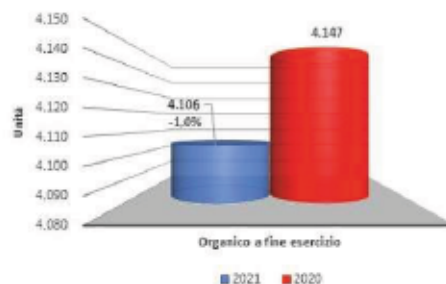
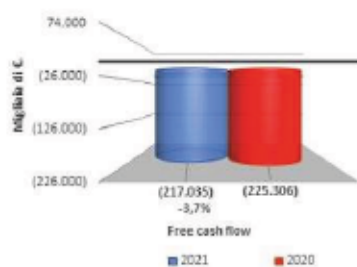
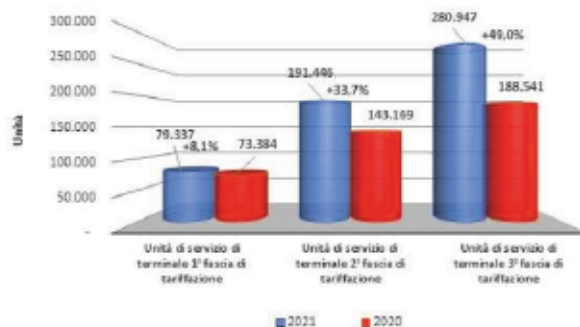
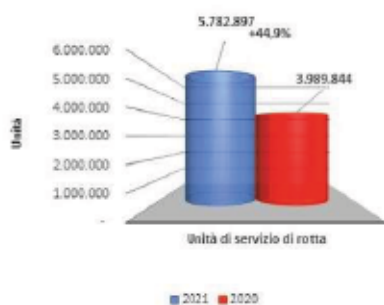
Dati economici	2021	2020	Variazioni	%
Totale ricavi	836.579	771.295	65.284	8,5%
EBITDA	222.376	210.785	11.591	5,5%
EBITDA margin	26,6%	27,3%	-0,7%	
EBIT	98.286	71.124	27.162	38,2%
EBIT margin	11,7%	9,2%	2,5%	
Risultato dell'esercizio di competenza del Gruppo	78.372	54.283	24.089	44,4%

(migliaia di euro)

Dati patrimoniali - finanziari	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni	%
Capitale investito netto	1.646.610	1.330.595	316.015	23,7%
Patrimonio netto consolidato	1.163.081	1.085.467	77.614	7,2%
Indebitamento finanziario netto	483.529	245.128	238.401	97,3%

(migliaia di euro)

Altri Indicatori





RELAZIONE SULLA GESTIONE



Organi Sociali

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

(Triennio 2020-2022)

PRESIDENTE	Francesca Isgrò
AMMINISTRATORE DELEGATO	Paolo Simioni
CONSIGLIERI	Angela Stefania Bergantino
	Laura Cavallo
	Giuseppe Lorubio
	Fabiola Mascardi
	Fabio Pammolli
	Carlo Paris
	Antonio Santi

COMITATO CONTROLLO E RISCHI E PARTI CORRELATE

PRESIDENTE	Antonio Santi
COMPONENTI	Laura Cavallo
	Fabio Pammolli

COLLEGIO SINDACALE

(Triennio 2019-2021)

PRESIDENTE	Dario Righetti
SINDACI EFFETTIVI	Franca Brusco
	Pierumberto Spanò
SINDACI SUPPLEMENTI	Francesca Parente
	Roberto Cassader

COMITATO REMUNERAZIONI E NOMINE

PRESIDENTE	Giuseppe Lorubio
COMPONENTI	Laura Cavallo
	Antonio Santi

ORGANISMO DI VIGILANZA

(Triennio 2019-2021)

PRESIDENTE	Maurizio Bortolotto
COMPONENTI	Luisa Nasoni
	Anna Somma

COMITATO SOSTENIBILITA'

PRESIDENTE	Carlo Paris
COMPONENTI	Angela Stefania Bergantino
	Fabiola Mascardi

SOCIETA' DI REVISIONE

(Novennio 2016-2024)

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SU ENAV S.p.A. (*)

Tammaro Maiello

EY S.p.A.

(*) In carica dal 1° gennaio 2022 in sostituzione del Magistrato della Corte dei Conti Mauro Orefice.



Corporate Governance

L'assetto di governo di ENAV tiene conto delle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance delle società quotate approvato dal Comitato per la Corporate Governance e delle disposizioni contenute nel D. Lgs. 24 febbraio 1998 n. 58 Testo Unico della Finanza (TUF). In data 18 febbraio 2021, il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha deliberato l'adesione al nuovo Codice di Corporate Governance in linea con la prassi seguita dagli emittenti quotati abbandonando, quindi, il Codice di Autodisciplina adottato nel 2016.

ENAV adotta il modello di amministrazione e controllo di tipo tradizionale, il quale, ferme restando le attribuzioni riservate ai sensi di legge e di Statuto all'Assemblea, riserva al Consiglio di Amministrazione la gestione strategica e operativa della Società e assegna la funzione di vigilanza al Collegio Sindacale. La revisione legale dei conti è affidata a una società di revisione.

Per una disamina completa sugli assetti di *Corporate Governance* si rimanda alla *Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari* (di seguito "Relazione"), redatta ai sensi dell'art. 123-bis del TUF, in un documento autonomo, approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 21 aprile 2022 e pubblicata sul sito internet della Società all'indirizzo www.enav.it nella sezione *Governance*, contestualmente alla pubblicazione della presente Relazione Finanziaria Annuale, nonché nell'apposita sezione in cui sono presenti i documenti e le relazioni da sottoporre alle delibere dell'Assemblea degli Azionisti.

I criteri per la determinazione dei compensi degli amministratori sono illustrati nella *Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti*, predisposta ai sensi dell'art. 123-ter del TUF e pubblicata nella sezione *Governance* del sito internet della Società.

Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

ENAV, in quanto Ente di Interesse Pubblico, redige e presenta la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) sotto forma di relazione distinta, in conformità a quanto previsto dall'art. 5 del D.Lgs. 254/2016 riguardante la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni. Il documento è soggetto ad autonoma approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione di ENAV.

In continuità con quanto già effettuato nel 2020, il Gruppo ha predisposto il Bilancio di Sostenibilità, che rappresenta la Dichiarazione Non Finanziaria ai sensi del D. Lgs. 254/2016 e successive integrazioni, redatto su base annuale secondo le GRI Sustainability Reporting Standard pubblicati dal Global Reporting Initiative (GRI) nel 2016 e sottoposto ad esame limitato da parte di EY S.p.A.

Il documento è pubblicato sul sito internet della Società, all'indirizzo www.enav.it.

Modello organizzativo e attività del Gruppo ENAV

Modello organizzativo

Nel 2021 è proseguito il percorso di ottimizzazione del modello organizzativo di Gruppo che ha visto una modifica nella macrostruttura, per presidiare in modo efficace alcuni processi strategici, attraverso l'istituzione, a diretto riporto del Chief Executive Officer, delle strutture *Innovation and Sustainability* e *Communication and Public Affairs*.

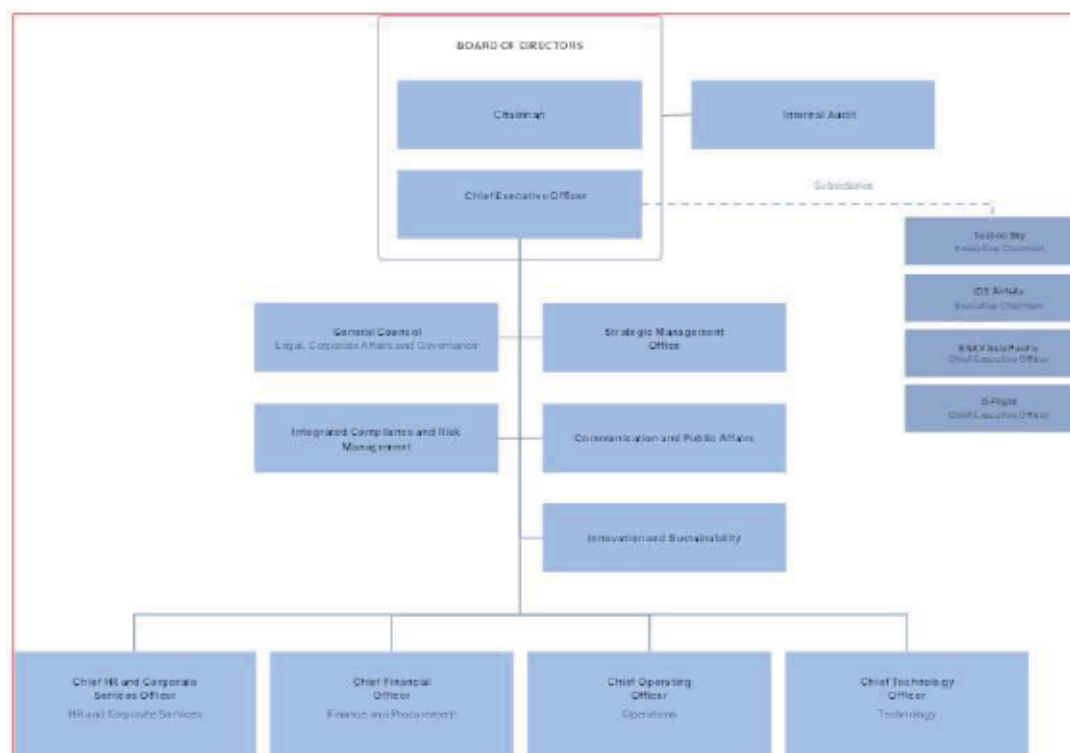
Alla struttura *Innovation and Sustainability* è stato attribuito il compito di presidiare l'intero ciclo dell'*Innovation*, garantendo l'integrazione delle diverse iniziative nel normale ciclo di business aziendale e potenziando il percorso di trasformazione digitale del Gruppo, tenendo conto dell'impatto dei futuri progetti di innovazione tecnologica sulle tematiche della *sostenibilità* e della *corporate social responsibility*. Alla struttura *Communication and Public Affairs* è stato affidato invece il presidio degli ambiti relativi alla



comunicazione esterna, alla comunicazione interna e alle relazioni istituzionali, precedentemente frammentati su diverse strutture organizzative.

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

Di seguito si riporta la struttura organizzativa vigente di ENAV.



Nel corso del 2021, sono stati realizzati inoltre i seguenti interventi organizzativi:

- nella struttura *Operations*, competente nell'erogazione dei servizi core di Air Traffic Management (ATM), ed in particolare nell'ambito dei *Cluster* di aeroporti della struttura *Low Traffic Airports* è stata istituita la struttura *Operational Cross Services* con il compito di assicurare, all'interno del cluster di competenza, la gestione dell'impiego e addestramento del personale, l'elaborazione e aggiornamento della documentazione operativa locale. Tale modifica organizzativa ha mirato a rafforzare il presidio dei servizi trasversali a supporto delle attività operative a livello territoriale anche in previsione degli sviluppi dell'innovazione tecnologica che riguarderanno le *Operations* nel prossimo futuro;
- nell'ambito della struttura *HR and Corporate Services*, la struttura *Group Shared Services* è stata oggetto di una generale riorganizzazione che ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
 - la configurazione di una specifica struttura dedicata al presidio della *privacy* denominata *Privacy Management*;



- l'accentramento nella struttura *Facility Management* delle responsabilità relative alle attività di manutenzione ordinaria con l'individuazione di sei referenti per ambito territoriale di competenza;
- l'istituzione della struttura *Funded Training Administration* quale centro di expertise per la gestione della formazione finanziata;
- nell'ambito della struttura *Technology*, sono state interessate da interventi organizzativi le due strutture *Facilities and Infrastructures* e *IT Platforms and Network Engineering and Operations*. La prima, che ha mutato denominazione in *Civil and Thermoelectrical Infrastructures*, è stata oggetto di una ridefinizione generale delle responsabilità attribuite ai diversi presidi organizzativi e, in particolare, si è proceduto a focalizzarne le responsabilità sulle attività di manutenzione straordinaria, per le quali è di norma prevista un'intensa attività di progettazione. La seconda, che ha mutato denominazione in *Digital Infrastructures*, ha assunto una configurazione organizzativa maggiormente incentrata sull'organizzazione delle responsabilità per domini verticali riguardanti la governance e l'ingegneria delle reti e delle piattaforme infrastrutturali tecnologiche a sostegno dei servizi core e di supporto.

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

Modello di organizzazione e gestione ex decreto legislativo n. 231/2001

Il Gruppo ENAV ha adottato modelli di organizzazione, gestione e controllo rispondente ai requisiti del D. Lgs. n.231/2001 con l'obiettivo di configurare un sistema strutturato ed organico di procedure e di attività di controllo volte a prevenire condotte che possano comportare la commissione di reati contemplati dal D. Lgs. 231. Accanto al modello di organizzazione, gestione e controllo, il Gruppo ha adottato il Codice Etico, documenti costantemente oggetto di aggiornamento.

In particolare, nel corso del 2021 il Gruppo ENAV ha completato un importante progetto di aggiornamento di tutti i Modelli 231 delle Società del Gruppo nonché del Codice Etico, a completamento del più ampio progetto di aggiornamento avviato nel 2020. Ai fini di una *compliance* integrata, la nuova *gap analysis* ed il *remediation plan* scaturiti a seguito degli aggiornamenti dei Modelli sono stati incrociati con il *Risk Assessment* anticorruzione (effettuato sulla base dello standard ISO 37001) e con la *gap analysis* del Data Protection Officer sul sistema di gestione della *privacy* nel Gruppo al fine di affrontare così la *corporate compliance* in modo trasversale nonché, con essa, le attività volte al *follow up* e monitoraggio dei piani di rientro. In relazione all'aggiornamento del Codice Etico di Gruppo, sono state inserite alcune precisazioni sulla base degli spunti espressi dal Consiglio di Amministrazione, le cui precisazioni vertono su: (i) una migliore rappresentazione delle modalità di tutela assicurate al *whistleblower* nonché un più evidente coordinamento tra le caratteristiche delle segnalazioni avanzate nel contesto delle procedure di *whistleblowing* e le conseguenti azioni che potranno essere poste in essere dall'Organismo di Vigilanza, nonché (ii) una più chiara emersione, anche attraverso la riorganizzazione dei paragrafi, della distinzione dei ruoli ricoperti dagli organi sociali in presenza di un organigramma strutturato per la tutela della sicurezza dei lavoratori affinché risulti sottolineata la distinta allocazione delle rispettive responsabilità.

In relazione alle verifiche sull'efficace attuazione dei Protocolli dei Modelli 231, si segnala che gli Organismi di Vigilanza hanno rilevato un sistema di *compliance* efficiente e con spunti di miglioramento prontamente recepite dal management.



Attività del Gruppo

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



Nel settore operativo dei *servizi di assistenza al volo* rientra esclusivamente **ENAV 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 player in Europa e un importante player su scala mondiale nel settore dei servizi *Air Traffic Control (ATC)*.

Nel settore operativo dei *servizi di 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.**, partecipata al 100% da ENAV, che si occupa dello sviluppo e della vendita di soluzioni software per la gestione delle informazioni aeronautiche e del traffico aereo e dell'erogazione di servizi commerciali di varia natura. I relativi prodotti sono attualmente in uso presso diversi clienti in Italia, Europa e nei paesi extra europei, con una presenza diffusa su scala globale.

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 attualmente detiene il 9,14% del capitale sociale della società Aireon LLC, che si atterrerà a 11,1% post redemption, responsabile della realizzazione del primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo, con l'obiettivo di garantire 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 partecipata al 60% da ENAV e per il 40% dalla compagine industriale formata da Leonardo S.p.A. e Telespazio S.p.A. attraverso la società appositamente costituita denominata UTM Systems & Services S.r.l. 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)*.

Andamento del titolo ENAV e azionariato

ENAV, società quotata dal 26 luglio del 2016 sul Mercato Telematico Azionario MTA (oggi EXM – Euronext Milan) 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 19,1%, con una capitalizzazione di mercato al 31 dicembre 2021 pari a circa 2,13 miliardi di euro.

Durante l'esercizio 2021, il titolo ha mostrato un andamento positivo partendo da un'apertura di anno a euro 3,598 e chiudendo l'anno a un prezzo di euro 3,930 (con un incremento del 9,2%). In merito al volume di azioni trattate nell'anno, la media giornaliera si è attestata a circa 824 mila pezzi scambiati, in linea con quanto registrato nell'esercizio precedente. Nello stesso periodo l'indice FTSE MIB, il listino dei maggiori 40 titoli italiani, ha fatto registrare un rialzo del 23% e l'indice FTSE Mid Cap, di cui ENAV fa parte, ha evidenziato un incremento del 30,8%.

La differente performance registrata dal titolo ENAV rispetto agli indici è legata all'impatto negativo che il persistere di limitazioni agli spostamenti, imposte nel corso del 2021 per fronteggiare la pandemia da Covid-19, ha avuto sul settore del trasporto in generale, ed aereo in particolare, nonché alla modifica in ambito regolatorio da parte della Commissione Europea che di fatto ha modificato la normativa tariffaria per il biennio 2020-2021.

Il prezzo più alto del titolo nel 2021 è stato registrato nella giornata dell'11 marzo, con un prezzo per azione di euro 4,374 mentre il prezzo minimo si è avuto il 25 gennaio, con un prezzo per azione pari a euro 3,362.

Si segnala come nei primi tre mesi del 2022 il titolo ENAV abbia guadagnato valore raggiungendo, alla data del 31 marzo 2022, il prezzo di 4,20 euro per azione.



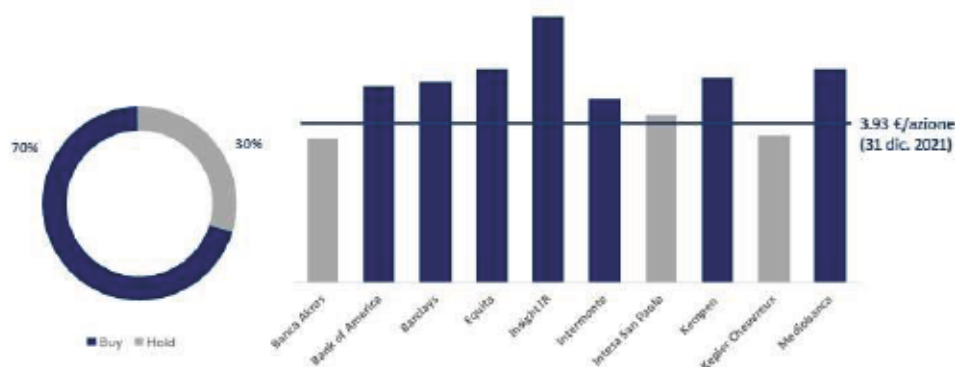


Andamento titolo Enav, FTSE MIB e FTSE Italia Mid Cap (Base 100)



Il titolo ENAV al 31 dicembre 2021 è coperto da dieci analisti, appartenenti ai maggiori istituti di intermediazione italiani ed esteri, alcuni dei quali specializzati su società infrastrutturali. Di questi dieci analisti, a fine anno 2021, sette avevano una valutazione "BUY" sul titolo ENAV e tre una valutazione "HOLD".

Copertura analisti



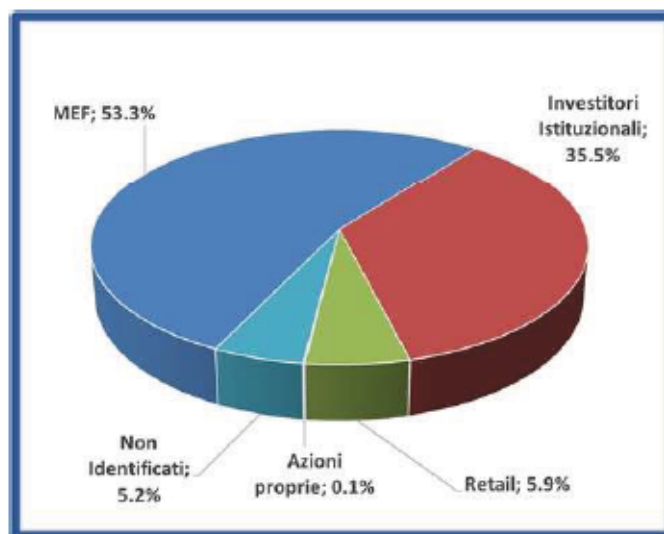
Azionariato

A fine 2021 il capitale sociale di ENAV risulta pari a 541.744.385 euro ed è rimasto invariato rispetto al 2020. La Capogruppo detiene azioni proprie che sono state oggetto di acquisto nell'esercizio 2018 mentre nessuna operazione di acquisto è stata posta in essere nel corso dell'esercizio 2021. Al 31 dicembre 2021 ENAV detiene 518.823 azioni proprie corrispondenti allo 0,10% del capitale sociale, acquisite ad un prezzo medio unitario netto di euro 4,14.

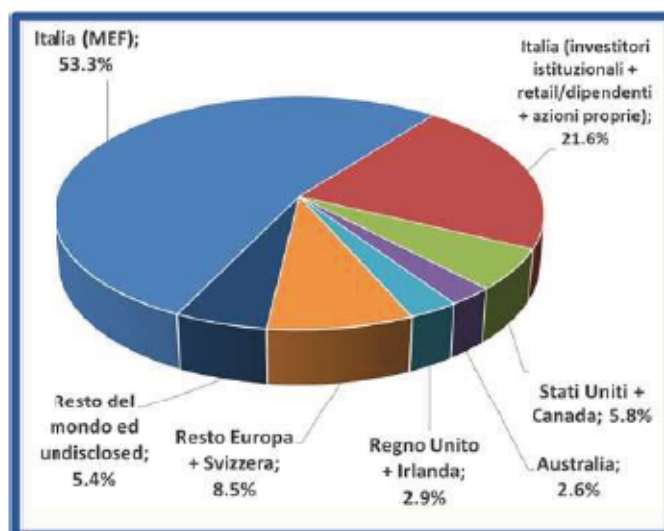


In base alle analisi effettuate nel mese di marzo 2022 le azioni di ENAV sono detenute per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per lo 0,10% dalla stessa ENAV sotto forma di azioni proprie e per il 46,62% dal mercato indistinto principalmente costituito da investitori istituzionali (per la maggior parte italiani, europei, inglesi, nord-americani ed australiani) affiancati da una componente retail.

Azionariato



Azionariato per area geografica





Andamento operativo

Scenario di riferimento e risultato della gestione

Il 2021, sebbene ancora condizionato dal protrarsi della pandemia da COVID-19, ha progressivamente mostrato i primi segnali di ripresa. Tale andamento è stato riscontrato anche nei principali macro-indicatori economici che si sono attestati su valori in crescita rispetto al 2020. Secondo quanto riportato da ISTAT, l'economia italiana nel 2021 ha registrato un recupero significativo dell'attività produttiva. La crescita del PIL, pari al +6,6%, è stata trainata in particolare dalla domanda interna mentre, dal lato dell'offerta di beni e servizi, il valore aggiunto ha segnato crescite marcate in particolare nelle attività manifatturiere, nelle costruzioni e in molti comparti del terziario. Anche l'inflazione, dopo un anno di sostanziale invarianza (il 2020 si era chiuso a -0,1%) è tornata a crescere attestandosi a +1,9% (fonte Eurostat).

Per quanto riguarda il comparto del trasporto aereo, sebbene i valori non siano ancora tornati ai livelli pre-pandemici, nel 2021 si è assistito ad un sostanziale miglioramento rispetto all'esercizio precedente.

Per quanto concerne le Unità di Servizio, il dato complessivo per la rotta nel 2021 ha registrato un incremento del 44,9% rispetto al 2020, corrispondente ad una ripresa delle quote del mercato di circa il 58% del volume registrato nel 2019, anno di riferimento pre-pandemico. Il recupero registrato nel nostro Paese nel 2021 è risultato al di sopra del valore medio relativo agli Stati aderenti ad Eurocontrol.

L'anno 2021 ha evidenziato il consolidamento del framework normativo comunitario; dopo l'emanazione nel corso del 2020 del Regolamento di esecuzione UE 2020/1627, recante una serie di misure straordinarie per il periodo di riferimento 2020-2024 (RP3), nel mese di giugno è stata emanata la Decisione di esecuzione (UE) 2021/891, con la quale la Commissione Europea ha ratificato i target di performance economica ed operativa per il terzo periodo di riferimento (RP3).

A seguito di tale atto normativo, la Società nel corso dell'anno ha collaborato con l'Autorità nazionale di vigilanza (ENAC) nella predisposizione del Piano delle Performance nazionale, nel quale sono stati recepiti i target della Commissione e le nuove previsioni di Statfor di Eurocontrol del 15 ottobre. Il processo di valutazione dei Piani si è concluso il 13 aprile 2022 con notifica n. C(2022) 2294 *final*, con cui la Commissione Europea ha comunicato allo Stato italiano che gli obiettivi prestazionali contenuti nel Piano di Performance presentato a novembre 2021 sono coerenti con gli obiettivi definiti a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento, nella Decisione di esecuzione (UE) 2021/891.

La ripresa delle attività economiche e produttive nel 2021 a livello mondiale ha altresì contribuito al rilancio delle attività del Gruppo sulle commesse del business non regolamentato, con un volume di ricavo in sensibile incremento rispetto all'esercizio precedente. Nel corso del 2021, il Gruppo è stato maggiormente impegnato nello sviluppo delle attività presso la Lybian Civil Authority, negli studi aeronautici presso clienti mediorientali e America del nord, nella vendita di licenze presso clienti europei e America del Sud, nonché nella vendita di servizi di manutenzione software e vendita di hardware AIM (*Aeronautical Information Management*) per clienti in Europa e Africa.

Per quanto concerne i costi, dopo il rilevante contenimento evidenziatosi nel 2020, frutto delle azioni di natura straordinaria messe in atto nel precedente esercizio – tra le quali il massiccio ricorso alla fruizione delle ferie – ma anche gli effetti prodotti dal periodo di lock down e delle politiche restrittive di contenimento della pandemia, si è altresì evidenziato, nel corso del 2021, un incremento dei costi operativi, conseguente alla ripresa delle attività tecniche ed operative del Gruppo, nonché a seguito dell'adozione del piano di pensionamento messo in atto dalla Capogruppo, che prevede l'uscita di alcuni dirigenti a partire dal 2022.

In termini complessivi si rileva come gli indicatori di bilancio del Gruppo ENAV risultino in aumento rispetto al 2020 e in linea con le previsioni effettuate nel Budget. In sintesi, la buona ripresa del traffico, soprattutto



nel periodo estivo, il maggiore sviluppo delle attività sul mercato terzo, insieme agli effetti derivanti dall'applicazione dello schema delle performance (con riferimento anche al balance), hanno consentito di neutralizzare le recrudescenze sulla gestione derivanti dalla pandemia, e di pervenire nell'anno ad un risultato in piena aderenza alle previsioni.

Relativamente alla situazione finanziaria del Gruppo, si rileva che l'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 presenta un saldo di 483,5 milioni di euro in peggioramento, rispetto al 31 dicembre 2020, di 245,9 milioni di euro. Tale variazione è dovuta alla dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria della Capogruppo che ha prodotto un flusso di cassa negativo per la riduzione degli incassi delle attività da core business che non hanno pienamente coperto le uscite ordinarie. Si evidenzia a tal proposito che la maggior parte del balance generato nel corso dell'anno, pur registrando un ricavo per la Capogruppo, non determina un immediato flusso di cassa in entrata, ma verrà incassato a partire dal 2023 in 5 anni.

Infine, si evidenzia che il Gruppo dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2021, per un ammontare pari a 294 milioni di euro.

Andamento del mercato e del traffico aereo

Nel corso del 2021 l'attività del controllo del traffico aereo ha visto un graduale recupero dei volumi di traffico gestito, specialmente a partire dal secondo semestre dell'anno, rispetto ai livelli minimi registrati nel corso del 2020, influenzato pienamente dalle restrizioni imposte sulla libera circolazione tra gli Stati quale politica di contenimento degli effetti determinati dalla pandemia da COVID-19.

Sebbene nel corso della *summer season* si sono registrati valori positivi, il 2021 è stato comunque condizionato, specie nella prima parte dell'anno, dalla persistenza degli effetti correlati alla pandemia da COVID-19 e dalle conseguenti restrizioni alla libera circolazione imposte dagli Stati. A seguito di tale andamento altalenante, i valori complessivi delle unità di servizio di rotta (*) nel 2021 per l'Italia sono risultati inferiori ai livelli conseguiti nel 2019 (-42,4% di UdS), ultimo anno di riferimento "pre-pandemico". Tale situazione, tuttavia, è risultata comune a tutti i maggiori Stati di riferimento europei. Nel confronto, invece, con l'anno 2020, le unità di servizio di rotta hanno rilevato un incremento complessivo del +44,9%, con un primo semestre in riduzione del -16,6% e un secondo semestre in crescita del 100%.

In Europa, sempre con riferimento alle unità di servizio, il dato registrato per gli Stati aderenti ad Eurocontrol, si è attestato a valori positivi pari a +26,9%, con l'Italia che ha rilevato la maggiore crescita rispetto agli Stati appartenenti al c.d. *comparator group* dell'Europa continentale che ha visto la Spagna ad un +43,9%, la Francia ad un +30,8%, la Germania ad un +12,9% e la Gran Bretagna ad un +8,5%.

Anche le unità di servizio registrate sul terminale in Italia si attestano su valori positivi pari ad un +36,2%, rispetto all'esercizio precedente, inferiore rispetto ai risultati rilevati per la rotta in quanto risentono in parte dell'andamento dell'aeroporto di Roma Fiumicino su cui incide la situazione di crisi della compagnia aerea nazionale.

Traffico totale di rotta unità di servizio (**)	2021	2020	Variazioni	
			n.	%
Francia	11.180.520	8.547.246	2.633.274	30,8%
Germania	7.776.983	6.886.812	890.171	12,9%
Gran Bretagna	5.531.451	5.099.179	432.272	8,5%
Spagna	6.382.913	4.436.942	1.945.971	43,9%
Italia (***)	5.782.897	3.989.844	1.793.053	44,9%
EUROCONTROL	82.500.404	65.015.052	17.485.352	26,9%



(*) 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 2021, un incremento sia delle unità di servizio comunicate da Eurocontrol che si attestano a +44,9% (pari valore anche includendo la categoria residuale *Esente non comunicato ad Eurocontrol*) che del numero dei voli gestiti del +40,8% (+40,2% se si ricomprende anche la categoria residuale *Esente non comunicato ad Eurocontrol*).

Il valore positivo registrato nelle unità di servizio nel 2021, rispetto all'esercizio precedente, dipende dal progressivo miglioramento del traffico aereo rilevato durante l'esercizio, soprattutto a partire dalla seconda metà dello stesso. Infatti, il risultato del primo semestre aveva mostrato una riduzione delle unità di servizio gestite per -16,6%, rispetto al corrispondente periodo del 2020, seppur in ripresa rispetto al risultato del primo trimestre 2021 che aveva chiuso a -65,1%, rispetto al primo trimestre 2020, che beneficiava del positivo andamento dei mesi di gennaio e febbraio che non risultavano inficiati dall'emergenza sanitaria. Il terzo e quarto trimestre del 2021 hanno registrato, invece, importanti incrementi nel traffico aereo gestito, chiudendo ad un valore rispettivamente pari a +83,1% e +127,4% in termini di unità di servizio.

Il progressivo miglioramento nei dati del traffico aereo assistito nel corso del 2021 viene confermato anche nel confronto con i dati del 2019, non impattato dagli effetti pandemici, in cui si evidenzia un decremento in termini di unità di servizio del -42,4% (-60,3% 2020 vs 2019), valore caratterizzato da un primo semestre in diminuzione del -65,3% (-58,4% 2020 vs 2019) e da un terzo e quarto trimestre dell'anno in progressivo recupero, chiudendo rispettivamente a -28,8% e -15,7%, in termini di unità di servizio. Tali dati lasciano intravedere un'inversione del trend negativo grazie agli effetti prodotti dalla vaccinazione su scala mondiale e alla riduzione delle restrizioni alla mobilità da parte della comunità internazionale.

Traffico in rotta (numero di voli)	2021	2020	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	215.179	154.970	60.209	38,9%
Internazionale	468.447	347.424	121.023	34,8%
Sorvolo	421.660	272.719	148.941	54,6%
Totale pagante	1.105.286	775.113	330.173	42,6%
Militare	36.302	32.822	3.480	10,6%
Altro esente	19.328	16.738	2.590	15,5%
Totale esente	55.630	49.560	6.070	12,2%
Totale comunicato da Eurocontrol	1.160.916	824.673	336.243	40,8%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	19.610	17.654	1.956	11,1%
Totale complessivo	1.180.526	842.327	338.199	40,2%



Traffico in rotta (unità di servizio)	2021	2020	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	1.373.896	908.068	465.828	51,3%
Internazionale	1.826.296	1.336.127	490.169	36,7%
Sorvolo	2.447.068	1.618.124	828.944	51,2%
Totale pagante	5.647.260	3.862.319	1.784.941	46,2%
Militare	122.561	114.869	7.692	6,7%
Altro esente	13.076	12.656	420	3,3%
Totale esente	135.637	127.525	8.112	6,4%
Totale comunicato da Eurocontrol	5.782.897	3.989.844	1.793.053	44,9%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	2.672	2.208	464	21,0%
Totale complessivo	5.785.569	3.992.052	1.793.517	44,9%

Analizzando la composizione del traffico aereo di rotta si evidenzia:

- un **traffico internazionale commerciale**, categoria di voli con partenza o arrivo in uno scalo posto sul territorio italiano, che ha registrato nel 2021 un risultato positivo sia in termini di unità di servizio (UdS) (+36,7%) che nel numero di voli assistiti (+34,8%), invertendo il dato negativo del primo semestre (-38% UdS) grazie ai risultati positivi registrati nel secondo semestre dell'anno (+109,8%). Nel confronto dei dati con il 2019 emerge, invece, una riduzione delle UdS pari a -55,2% (-67,2% 2020 su 2019) confermando questa tipologia di traffico come la più colpita in termini di volumi di traffico persi dall'inizio dell'emergenza sanitaria.

Relativamente alla percorrenza chilometrica delle rotte di traffico internazionale (bassa, media e alta percorrenza sullo spazio aereo nazionale), nel 2021, la categoria dei voli ad alta percorrenza (rotte >700 km) ha evidenziato il miglior recupero in termini di unità di servizio (+52%) rispetto al 2020.

In merito alle direttrici di volo per continente, il 2021 ha registrato un incremento del +41% delle UdS nei collegamenti tra l'Italia verso il resto d'Europa, rappresentativi di circa l'83% delle UdS totali di traffico internazionale. I collegamenti tra l'Italia e il Continente Americano, rappresentativi di circa il 3% delle UdS totali internazionali hanno osservato un aumento del 22% di UdS migliore dei collegamenti tra l'Italia e l'Asia (+15% UdS) e tra l'Italia e l'Africa (+16% UdS) rappresentativi rispettivamente del 9% e del 5% del totale delle UdS internazionali. Le sopra riportate direttrici di traffico rimangono su valori negativi se confrontati con il corrispondente periodo del 2019;

- un **traffico di sorvolo commerciale**, categoria di movimenti di solo attraversamento dello spazio aereo nazionale, che ha registrato nel 2021 un incremento sia delle Unità di Servizio (+51,2%) che nel numero di voli assistiti (+54,6%), con un secondo semestre molto positivo (+117,6% UdS) che permette di recuperare i volumi di traffico negativi emersi nel primo semestre 2021 (-15,4% UdS). Anche per questa direttrice di traffico, il dato delle UdS del 2021 confrontato con l'esercizio 2019 mostra una riduzione del -39,7%, di minore entità rispetto a quanto evidenziatosi nel traffico internazionale, ma ancora non ai livelli di normale attività. Risulta altresì confortante il dato emerso nel solo secondo semestre 2021, rispetto al 2019, che si attesta a -23,6% di UdS.

Con riferimento alle distanze chilometriche percorse nel 2021, tutte le rotte aeree registrano incrementi nei volumi di traffico gestiti in termini di UdS. Riguardo le principali direttrici di traffico si evidenzia, nel confronto con il 2020, l'andamento positivo di tutti i collegamenti che coinvolgono l'Europa con particolare riferimento ai voli intra-europei che registrano un +64% in termini di UdS, che rappresentano il 51% del totale delle UdS di sorvolo, i voli Europa-Africa che chiudono con un +30% di UdS e le rotte Europa-Continente Americano a +203% di UdS, che rappresentano rispettivamente circa il 21% e il 6%



del totale delle unità di servizio di sorvolo. Anche tutte le altre rotte che coinvolgono il Continente Americano sono in aumento, in particolare verso l'Asia (+100%) e verso l'Africa (+116%), tendenza confermata anche rispetto al dato del 2019;

- un **traffico nazionale commerciale** che ha registrato nel 2021 un incremento sia delle unità di servizio (+51,3%) che nel numero dei voli assistiti (+38,9%) con un incremento anche della distanza media percorsa (+5%). Questa tipologia di traffico, che ha evidenziato in anticipo rispetto alle altre l'attenuazione degli impatti prodotti dall'emergenza sanitaria con un risultato positivo pari a +15,1% di UdS già nel primo semestre, ha confermato tale tendenza anche nel secondo semestre registrando un +74,5% di UdS rispetto al secondo semestre del 2020. Confrontando tali valori con i dati del 2019 emerge una riduzione contenuta su base annuale pari a -22,4% di UdS ed un secondo semestre che chiude su risultati positivi (+4,7% UdS).

Con riferimento alle fasce chilometriche, nel 2021, quella ad alta percorrenza chilometrica (>700 km) che comprende i voli che collegano le destinazioni del Nord con il Sud del paese, rappresentativi di circa il 53% del totale delle UdS nazionali, registra un incremento del +64% in termini di UdS, migliore rispetto alla fascia a media percorrenza (+39%) che comprende le rotte che collegano in prevalenza gli aeroporti di Roma e di Napoli con il resto del paese. Rispetto al 2019 le rotte ad alta percorrenza registrano una riduzione contenuta (-11% UdS);

- un **traffico esente** suddiviso in: i) **traffico esente comunicato da Eurocontrol** che ha registrato un incremento del +6,4% in termini di unità di servizio e del 12,2% nel numero dei voli assistiti. Su tale categoria di voli ha inciso principalmente l'erogazione di maggiore attività militari (+6,7% di UdS) specialmente degli Stati UE (+13% UdS), che rappresentano circa il 90% del traffico esente; ii) il **traffico esente non comunicato ad Eurocontrol**, di residuale incidenza sui ricavi, evidenzia un incremento sia delle unità di servizio (+21%) che nel numero dei voli assistiti pari +11,1%. Il traffico aereo esente rappresenta solo il 2,4% del totale delle UdS 2021.

Relativamente alle compagnie aeree, nel 2021, l'attività di volo del segmento low-cost si è confermato come il più reattivo nel rispondere al ripristino dei volumi di domanda nelle attività del traffico aereo, contribuendo al recupero generale dello stesso. Tra le compagnie appartenenti a questo segmento si evidenzia Ryanair (+64,7% UdS) che si conferma essere la prima compagnia aerea in Italia seguita da Easyjet (+39% UdS) e Wizz Air (+145,1% UdS), quest'ultima in incremento in termini di UdS anche rispetto al 2019 (+48,7%). Anche altre compagnie, quali Volotea, Aegean e Vueling registrano tutte volumi di traffico positivi attestandosi a +50% di UdS rispetto al 2020. Tra i vettori tradizionali, si conferma la presenza delle compagnie medio-orientali che registrano valori positivi come Turkish Airlines (+50,4% UdS), Qatar Airways (+49,1% UdS) ed Emirates (+34% UdS); tra le compagnie europee si evidenzia Air France (+52,2% UdS) e Lufthansa (+69,5% UdS) che evidenziano una ripresa della propria attività di volo, seppur in misura inferiore rispetto al 2019.

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 2021, un andamento positivo sia in termini di unità di servizio +36,3% che per numero di voli assistiti pari a +35,1%. Rispetto al 2019 la differenza nel traffico aereo assistito si attesta a -45,8% in termini di unità di servizio (-60,2% 2020 su 2019).



Traffico di terminale (numero di voli)	2021	2020	Variazioni	
			n.	%
Nazionale				
Chg. Zone 1	22.681	21.367	1.314	6,1%
Chg. Zone 2	48.243	32.946	15.297	46,4%
Chg. Zone 3	134.911	92.854	42.057	45,3%
Totale voli nazionali	205.835	147.167	58.668	39,9%
Internazionale				
Chg. Zone 1	34.165	30.117	4.048	13,4%
Chg. Zone 2	89.130	69.280	19.850	28,7%
Chg. Zone 3	108.332	72.281	36.051	49,9%
Totale voli internazionali	231.627	171.678	59.949	34,9%
Totale pagante	437.462	318.845	118.617	37,2%
Esenti				
Chg. Zone 1	129	240	(111)	-46,3%
Chg. Zone 2	1.129	1.421	(292)	-20,5%
Chg. Zone 3	20.453	19.259	1.194	6,2%
Totale voli esenti	21.711	20.920	791	3,8%
Totale comunicato da Eurocontrol	459.173	339.765	119.408	35,1%
Esente non comunicato ad Eurocontrol				
Chg. Zone 1	0	0	0	n.a.
Chg. Zone 2	331	338	(7)	-2,1%
Chg. Zone 3	11.095	10.512	583	5,5%
Tot. voli esenti non comunicati ad Eurocontrol	11.426	10.850	576	5,3%
Totali per chg Zone				
Chg. Zone 1	56.975	51.724	5.251	10,2%
Chg. Zone 2	138.833	103.985	34.848	33,5%
Chg. Zone 3	274.791	194.906	79.885	41,0%
Totale complessivo	470.599	350.615	119.984	34,2%



Traffico di terminale (unità di servizio)		2021	2020	Variazioni	
				n.	%
Nazionale					
	Chg. Zone 1	29.013	27.347	1.666	6,1%
	Chg. Zone 2	59.883	39.743	20.140	50,7%
	Chg. Zone 3	156.628	102.698	53.930	52,5%
	Totale uds nazionale	245.524	169.788	75.736	44,6%
Internazionale					
	Chg. Zone 1	50.023	45.707	4.316	9,4%
	Chg. Zone 2	130.965	102.314	28.651	28,0%
	Chg. Zone 3	116.031	77.644	38.387	49,4%
	Totale uds internazionale	297.019	225.665	71.354	31,6%
Totale pagante		542.543	395.453	147.090	37,2%
Esenti					
	Chg. Zone 1	301	330	(29)	-8,8%
	Chg. Zone 2	571	1.084	(513)	-47,3%
	Chg. Zone 3	7.507	7.445	62	0,8%
	Totale uds esenti	8.379	8.859	(480)	-5,4%
Totale comunicato da Eurocontrol		550.922	404.312	146.610	36,3%
Esente non comunicato ad Eurocontrol					
	Chg. Zone 1	0	0	0	n.a.
	Chg. Zone 2	27	28	(1)	-3,6%
	Chg. Zone 3	781	754	27	3,6%
Tot. uds esente non comunicato ad Eurocontrol		808	782	26	3,3%
Totali per chg Zone					
	Chg. Zone 1	79.337	73.384	5.953	8,1%
	Chg. Zone 2	191.446	143.169	48.277	33,7%
	Chg. Zone 3	280.947	188.541	92.406	49,0%
Totale complessivo		551.730	405.094	146.636	36,2%

In termini complessivi, i risultati del 2021 comparati con il precedente esercizio, evidenziano un incremento in termini di unità di servizio specialmente per la seconda e terza fascia di tariffazione. In particolare:

- la **charging zone 1**, interamente riferita all'aeroporto di Roma Fiumicino, ha rilevato nel 2021 un incremento, in termini di unità di servizio, del +8,1% e del 10,2% come voli assistiti, grazie al buon andamento dell'ultimo trimestre dell'anno che ha rilevato UdS pari a +120% ribaltando il risultato negativo conseguito nei primi nove mesi del 2021 pari a -14,8% di UdS. La componente di traffico internazionale si è attestata a +9,4% di UdS, nonostante il traffico extra UE abbia inciso per -4% di UdS e il traffico nazionale si è attestato a +6,1% di UdS. Rispetto all'esercizio 2019 la riduzione del traffico aereo gestito si attesta a -66% in termini di UdS (-68,6% di UdS 2020 vs 2019) risentendo della lenta ripresa del traffico internazionale. Su tale risultato incide anche la cessata attività da parte della compagnia aerea Alitalia, che in periodi di piena operatività pesava per circa il 40% del totale delle UdS dell'aeroporto di Roma Fiumicino, effetto solo in parte compensato dalle attività della nuova compagnia ITA Airways. Le compagnie del segmento low cost registrano buoni risultati, tra cui si segnala Ryanair (+91,9% UdS), Vueling (+35,6% UdS) e Wizz Air (+199% UdS);
- la **charging zone 2**, rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, ha registrato nel 2021 un incremento sia delle UdS (+33,7%) che dei voli assistiti (+33,5%) riferito sia traffico nazionale (+50,7% UdS) che al traffico internazionale (+28% UdS). Il solo quarto trimestre 2021 ha rilevato un +120% in termini di UdS rispetto al corrispondente periodo del 2020. Nel confronto con l'esercizio 2019 emerge una riduzione in termini di unità di servizio del -44,4% (-58,5% UdS 2020 vs 2019), in parziale recupero rispetto al 2020. Con riferimento agli aeroporti appartenenti a



tale zona di tariffazione si registra il miglior andamento degli aeroporti di Milano Linate (+68,4% Uds), Bergamo Orio al Serio (+36,2% Uds) e Milano Malpensa (+30,2% Uds) mentre l'aeroporto di Venezia Tessera registra valori più contenuti (+12% Uds);

- la **charging zone 3**, che comprende tutti gli altri aeroporti nazionali, si attesta su valori positivi sia in termini di Uds (+49%) che di numero dei voli assistiti (+41%). Il risultato positivo è dovuto all'incremento sia del traffico nazionale che registra un +52,5% in termini di unità di servizio che il traffico internazionale (+49,4% Uds). Il solo quarto trimestre 2021 registra un incremento del +125% in termini di Uds rispetto al corrispondente periodo del 2020, mentre l'intero anno 2021 confrontato con il 2019 si attesta su valori negativi pari a -36,2% di Uds sebbene in recupero rispetto al dato emerso nel 2020 (-57,2% Uds 2020 vs 2019). Relativamente all'andamento per aeroporti si evidenzia la ripresa delle attività di volo di tutti gli aeroporti di questa zona tariffaria con particolare riferimento agli aeroporti del Sud e delle isole quali Catania (+51,3% Uds), Palermo (+53,1% Uds), Bari (+69% Uds), Olbia (+87,5 Uds) e Cagliari (+31,7% Uds%). Gli aeroporti di Napoli e Bologna, caratterizzati da importanti flussi di traffico internazionale, si attestano su valori positivi pari rispettivamente a +50,6% e +41,9% in termini di unità di servizio.

Indicatori di Safety e Capacity Safety

La Commissione Europea, nell'ambito dei vari periodi di riferimento del piano di performance, ha introdotto la *Safety* tra le Aree Essenziali di Prestazione definendo specifici obiettivi da conseguire nei vari periodi di riferimento del piano. Tali Indicatori Essenziali di Prestazione della *Safety* vengono monitorati sia internamente, a cura della struttura *Safety*, sia esternamente da ENAC, quale National Supervisory Authority, e dalla Commissione Europea che tramite il Performance Review Body (PRB) assicura la valutazione complessiva del piano di performance e, quindi, anche delle prestazioni di *Safety*.

Il Regolamento Europeo 2019/317 ha definito, per il terzo piano di performance relativo al periodo 2020 – 2024, un solo *Safety Key Performance Indicator* (S-KPI) riguardante il livello di efficacia del Safety Management System (*Effectiveness of Safety Management EoSM*). Sono stati inoltre definiti i cinque *Safety Performance Indicators* (SPI) per i quali non sono stati stabiliti target ma saranno oggetto di monitoraggio al fine di verificarne l'andamento nel corso degli anni di piano. Vengono, inoltre, monitorati il *Runway Incursions* (RI) e il *Separation Minima Infringements* (SMI) a contributo Air Traffic Management (ATM) e l'uso di sistemi per la rilevazione automatica di eventi di *Safety* (SMI e RI).

Allo stato attuale, il processo di monitoraggio e di valutazione delle *Safety* è stato completato per le performance conseguite nel 2020 con la pubblicazione, nel mese di ottobre del 2021, del PRB Monitoring Report 2020. Per quanto riguarda invece la *Safety Performance* del 2021, è in corso la raccolta dati a livello di singolo Stato Membro e la pubblicazione del report da parte della PRB è prevista nell'autunno 2022.

Per quanto sopra, l'unico *Safety Key Performance Indicator* (S-KPI) soggetto a target è il *Effectiveness of Safety Management EoSM* articolato per definiti obiettivi gestionali (*Management Objective*) che, con riferimento ad una scala di valori crescenti, da A ad D (rispetto al secondo piano di performance è stata eliminata la valutazione E), definisce il livello di implementazione, maturità ed efficacia del *Safety Management System* (SMS). Per quanto riguarda il terzo periodo di performance, non sono stati definiti obiettivi annuali ma solo un unico target che deve essere raggiunto da tutti gli Stati Membri entro il 2024. Tale target prevede di raggiungere il livello D per il *Management Objective* definito *Safety Risk Management* e il livello C in tutti gli altri *Management Objectives*.



I valori conseguiti dalla Capogruppo nel 2020 per questo specifico obiettivo, come riassunto nella tabella seguente, risultano migliori dei target previsti alla fine del terzo *reference period*.

Management Objectives	Risultati 2020	Target 2024	Risultati 2019
Safety Culture	C	C	C
Safety Policy and Objectives	C	C	D
Safety Risk Management	D	D	D
Safety Assurance	D	C	D
Safety Promotion	C	C	D

Per quanto attiene infine l'indicatore, non sottoposto a target, afferente l'uso da parte del Service Provider di sistemi per la rilevazione automatica di eventi di *Safety* (SMI e RI), la Capogruppo dispone del sistema *Automatic Safety Monitoring Tool* (ASMT) di Eurocontrol, attualmente in fase di valutazione relativamente alla capacità di rilevare SMI nell'area di competenza dell'Area Control Center di Roma. Tale sistema verrà successivamente utilizzato ai fini di analisi delle performances operative.

Capacity

La Capogruppo 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.

A causa del diffondersi della pandemia da COVID-19 e i conseguenti effetti negativi sul traffico aereo, a partire dalla fine del mese di febbraio 2020 e fino a giugno 2021, ENAV ha subito una significativa riduzione del numero dei voli assistiti passando da 1,83 milioni di voli IFR (*Instrument Flight Rules*) rilevati nel 2019 a circa 724 mila voli nel 2020 con una riduzione pari a -60,5% e a circa 1 milione nel 2021 con una riduzione di circa il 44% rispetto al 2019. Per quanto riguarda la puntualità, durante la fase di volo in rotta sono stati attribuiti nell'anno 2021, 54.064 minuti di ritardo ATFM - *Air Traffic Flow Management*- (5.147 minuti di ritardo ATFM nel 2020 e 38.383 minuti nel 2019) con un conseguente valore dell'indicatore prestazionale chiave *ritardo medio in rotta (en-route) per volo assistito* pari a 0,05 minuti/vol (0,007 minuti/volo nel 2020 e 0,021 minuti/volo nel 2019). Tale dato è risultato inferiore di 0,02 minuti/volo rispetto al target fissato dalla Commissione Europea per il 2021 (0,07 minuti/volo). Anche se non rilevante ai fini del raggiungimento dell'obiettivo prestazionale, la scomposizione del medesimo indicatore per le sole ragioni ATM a contributo ENAV ha fatto registrare il valore di 0,02 minuti per volo assistito.

La buona performance qualitativa offerta dalla Capogruppo nel 2021 non era affatto scontata infatti, ponendo tale risultato a confronto con quello dei primi ANSP europei, si rileva che non tutti hanno raggiunto l'obiettivo. La prestazione di ENAV, in un contesto operativo profondamente mutato e anomalo, ha comunque garantito anche per il 2021 il massimo della flessibilità per le compagnie aeree che volano sullo spazio aereo nazionale. A partire dal dato, espresso da studi di settore, che quantifica in 104 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 proposto, si è tradotta in risparmi significativi per gli operatori del settore, così come in una sensibile riduzione delle immissioni di CO2 nell'atmosfera.

La seguente tabella evidenzia il confronto tra i target indicati nel piano di performance e quelli raggiunti nel 2021.



Capacity En-route - Target da Piano di Performance e consuntivo 2021

	IFR/GAT Flights	En-route Service Unit
	1.020.818	5.782.897
	<i>Obiettivo piano di performance</i>	<i>Obiettivo raggiunto</i>
En-route ATFM Delay per Flight	0,07	0,05
En-route ATFM Minutes of Delay (Min)	71.457	54.064

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), l'Italia, in discontinuità con il precedente piano di performance, non ha confermato la definizione e il monitoraggio dell'indicatore addizionale "due to ATM" (ossia dipendente da ENAV) nel nuovo piano, intendendo rispettare unicamente l'indicatore chiave obbligatorio quale "Terminal arrival ATFM delay", che comprende tutte le motivazioni di ritardo ATFM aeroportuale, incluse anche quelle non dipendenti dalla fornitura dei servizi ATM. Per questo ultimo indicatore chiave, il target proposto nel piano di prestazione era di 0,41 minuti/volo mentre il valore conseguito a fine 2021 è stato di 0,033 minuti/volo, ossia meno di un decimo di quanto dichiarato. Anche se non rilevante ai fini del piano prestazionale, la scomposizione del medesimo indicatore per le sole ragioni ATM a contributo ENAV ha fatto registrare il valore di 0,004 minuti per volo assistito.

Capacity Terminal - Target da Piano di Performance e consuntivo 2021

	Obiettivo piano di performance	Obiettivo raggiunto
Terminal Arrival ATFM Delay	non superiore a 0,41 (minuti per volo assistito)	0,033

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, l'affidabilità e la 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 investimento come sopra specificato;
- **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 dei crediti e dagli accantonamenti;
- **EBIT margin:** corrisponde all'incidenza percentuale dell'EBIT sul totale dei ricavi decurtati dai contributi in conto investimento 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 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;
- **Indebitamento finanziario netto:** è la somma delle Passività finanziarie correnti e non, dei crediti finanziari correnti e non, dei debiti commerciali non correnti e delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti. L'indebitamento finanziario netto del Gruppo Enav è determinato in modo conforme a quanto previsto dall'orientamento n. 39 emanato dall'ESMA, applicabile dal 5 maggio 2021, e in linea con il Richiamo di Attenzione n. 5/21 emesso dalla CONSOB il 29 aprile 2021;
- **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

Nel corso dei primi mesi del 2021 sono usciti dall'area di consolidamento il Consorzio Sicta in liquidazione, a seguito della delibera assunta dall'Assemblea tenutasi il 25 febbraio 2021, per la chiusura definitiva del Consorzio a valle della conclusione del processo di liquidazione e di approvazione del piano di riparto e la società *ENAV Espana Control Aereo S.L.U.* definitivamente liquidata il 1° marzo 2021.

Aggiornamento COVID-19

In osservanza alle raccomandazioni emanate dall'ESMA nel mese di ottobre 2021, che conferma le raccomandazioni del 2020 richiamate da CONSOB in merito agli impatti derivanti dalla pandemia da COVID-19, il presente paragrafo riporta gli effetti sul Gruppo della pandemia tuttora in corso anche attraverso un confronto con il corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Nel 2021, grazie al positivo andamento della campagna vaccinale della popolazione a livello mondiale e alla conseguente graduale mitigazione delle restrizioni negli spostamenti, a partire dalla seconda metà del 2021 si è registrata una ripresa nelle attività del settore del trasporto aereo, che da marzo 2020 era stato notevolmente colpito dagli effetti connessi alla pandemia da COVID-19. Rispetto all'esercizio precedente, si è registrato un incremento dei ricavi da attività operativa del +43,2%, laddove la riduzione registrata nel 2020 rispetto al 2019, periodo pre-pandemico, aveva fatto segnare un decremento del -63%. Pur rimanendo inferiori, rispetto a quanto registrato nel 2019, tali valori mostrano comunque una ripresa, se si considera



che i ricavi da attività operativa del 2021, confrontati con il 2019, si attestano a -47%. La ripresa degli spostamenti nazionali ed internazionali ha avuto un effetto positivo anche sulle commesse del mercato terzo, che hanno registrato un incremento del 22,3% in termini di ricavi rispetto al 2020, mentre la riduzione del fatturato è stata in parte recuperata attraverso l'iscrizione dei ricavi da balance, la cui determinazione è avvenuta in aderenza al Regolamento UE 2020/1627, alla Decision 2021/891 della Commissione Europea e tenendo conto del Piano delle Performance da ultimo presentato a novembre 2021. I balance iscritti, sebbene permettano un recupero della parte economica, trovano manifestazione finanziaria differita, in quanto si stima che verranno recuperati da ENAV in tariffa a decorrere dal 2023 e nei cinque anni successivi. La Capogruppo, anche per sostenere il fabbisogno finanziario, in considerazione della buona patrimonializzazione del Gruppo – che mostra un rapporto tra indebitamento finanziario netto ed il patrimonio netto consolidato del 40% - ha sottoscritto nel 2021 alcune nuove linee di finanziamento.

Conto economico consolidato riclassificato

I risultati complessivi del Gruppo ENAV nel 2021 evidenziano una ripresa nelle attività del settore del trasporto aereo, sebbene a valori più contenuti rispetto al 2019, periodo antecedente all'emergenza sanitaria globale. Il traffico aereo rileva, in termini di unità di servizio, un incremento del 44,9% per la rotta e del 36,2% per il terminale, rispetto ai dati del 2020 in cui si evidenziava invece una riduzione, in termini di unità di servizio, del -60,3% per la rotta e del -60,2% per il terminale, verso il 2019. In termini di ricavi da attività operativa si registra un risultato di 504,3 milioni di euro in incremento del 43,2% rispetto al 2020 ma ancora in riduzione del -47% rispetto al 2019 (-63% 2020 vs 2019), in cui si è anche evidenziato un buon andamento delle attività sul mercato terzo che si incrementano del 22,3% rispetto al 2020.

La rilevazione dei balance in aderenza al Regolamento UE 2020/1627 del 3 novembre 2020, della Decision 2021/891 del 2 giugno 2021 emanati dalla Commissione Europea e del piano di performance 2020-2024 presentato nel mese di novembre 2021 ha permesso di recuperare in parte la perdita di traffico registrata mediante l'iscrizione di un valore di 294,4 milioni di euro. Tale valore, insieme al balance iscritto nel 2020, rappresenta la perdita di traffico registrata nel biennio 2020-2021 oggetto di regolamentazione come unico periodo da parte della Commissione Europea.

I costi operativi si incrementano complessivamente del 9,6%, rispetto all'esercizio precedente, e recepiscono sia i costi associati alla ripresa delle attività del traffico aereo che lo sviluppo delle commesse di vendita sul mercato terzo e anche l'effetto dell'adozione della misura di accompagnamento alla pensione, ad alcuni dirigenti della Capogruppo, di cui all'art. 4 della Legge 92/2012 denominata *Isopensione*. L'EBIDTA si attesta a 222,4 milioni di euro in incremento del 5,5% rispetto al 2020 e l'EBIT risulta di 98,3 milioni di euro, in incremento del 38,2% per minori ammortamenti e svalutazioni rispetto all'esercizio precedente. Il risultato consolidato dell'esercizio si attesta a 78 milioni di euro in incremento del 44,6%, rispetto al 2020, e recepisce gli effetti positivi derivanti dalla gestione finanziaria.



	2021	2020	Variazioni	
			Valori	%
Ricavi da attività operativa	504.307	352.216	152.091	43,2%
Balance	294.398	383.378	(88.980)	-23,2%
Altri ricavi operativi	37.874	35.701	2.173	6,1%
Totale ricavi	836.579	771.295	65.284	8,5%
Costi del personale	(499.241)	(460.957)	(38.284)	8,3%
Costi per lavori interni capitalizzati	27.442	27.727	(285)	-1,0%
Altri costi operativi	(142.404)	(127.280)	(15.124)	11,9%
Totale costi operativi	(614.203)	(560.510)	(53.693)	9,6%
EBITDA	222.376	210.785	11.591	5,5%
EBITDA margin	26,6%	27,3%	-0,7%	
Ammortamenti netto contribuiti su investimenti	(120.724)	(128.501)	7.777	-6,1%
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accanti	(3.366)	(11.160)	7.794	-69,8%
EBIT	98.286	71.124	27.162	38,2%
EBIT margin	11,7%	9,2%	2,5%	
Proventi (oneri) finanziari	4.500	(6.125)	10.625	n.a.
Risultato prima delle imposte	102.786	64.999	37.787	58,1%
Imposte dell'esercizio	(24.755)	(11.027)	(13.728)	n.a.
Utile/(Perdita) consolidata dell'esercizio	78.031	53.972	24.059	44,6%
Utile/(Perdita) dell'esercizio di interessenza del Gruppo	78.372	54.283	24.089	44,4%
Utile/(Perdita) dell'esercizio di interessenza di Terzi	(341)	(311)	(30)	9,6%

(migliaia di euro)

Analisi dei ricavi

I ricavi da attività operativa si attestano a 504,3 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto all'esercizio precedente, del 43,2% e sono composti per 471,3 milioni di euro dai ricavi da core business della Capogruppo (+44,9% rispetto al 2020) e per 33 milioni di euro dai ricavi per attività svolte dal Gruppo sul mercato terzo, in incremento del 22,3%, rispetto al 2020. L'incremento dei ricavi è strettamente connesso alla ripresa delle attività del settore del trasporto aereo che grazie alla copertura vaccinale ha favorito lo spostamento dei cittadini e di conseguenza permesso la ripresa dei collegamenti aerei, sebbene non ancora ai livelli precedenti all'emergenza sanitaria.

I ricavi da core business si riferiscono ai ricavi di rotta commerciali per 324 milioni di euro in incremento del 39%, rispetto all'esercizio precedente, per effetto delle maggiori unità di servizio sviluppate nel 2021 che si attestano a +46,2% (-61% 2020 su 2019) con risultati positivi nel traffico aereo gestito a decorrere dal mese di aprile. La tariffa applicata nel 2021 si decrementa del -5,06% (euro 62,68 nel 2021 vs euro 66,02 nel 2020), riduzione che si attesta a -0,89% se si considera la sola tariffa al netto del balance.

I ricavi di terminale commerciale ammontano a 136,3 milioni di euro e registrano un incremento del 66,5%, rispetto al 2020, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attesta a +37,2% (-60,8% 2020 su 2019), effetto parzialmente compensato dalla riduzione tariffaria applicata nelle prime due zone di tariffazione.

In particolare, la *prima zona di tariffazione*, rappresentata dall'aeroporto di Roma Fiumicino, ha registrato un incremento del traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +8,1% (-68,7% 2020 su 2019), con un buon andamento del traffico aereo in ambito comunitario. La tariffa applicata nel 2021 è stata pari a euro 164,55 in riduzione dell'1,66% rispetto alla tariffa del 2020 (euro 167,33). La *seconda zona di tariffazione*,



rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, rileva un aumento nel traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +33,7% (-58,7% 2020 su 2019) con un andamento particolarmente positivo del traffico aereo nazionale. La tariffa applicata nel 2021 è stata pari a euro 160,86, in riduzione del -4% rispetto alla tariffa 2020 (euro 167,56). La *terza zona di tariffazione*, che comprende n. 40 aeroporti a medio e basso traffico, registra un incremento nel traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +49% rispetto al 2020 (-58,2% 2020 su 2019) e rileva un andamento positivo nel traffico aereo sia a livello nazionale che internazionale. La tariffa applicata nel 2021 è stata di euro 395,35 in incremento del 32,26% rispetto al 2020 (euro 298,93).

I ricavi da mercato non regolamentato ammontano a 33 milioni di euro e registrano un incremento del 22,3%, rispetto all'esercizio precedente, grazie all'avanzamento delle commesse di vendita realizzate dal Gruppo che ha beneficiato della riapertura nei collegamenti europei ed extra-europei. I ricavi si riferiscono alla vendita di licenze software, a ricavi per prestazioni di servizi e per le manutenzioni associate ai prodotti venduti a vari clienti presenti su scala mondiale, a servizi di consulenza aeronautica, a prestazioni di radiomisure ed a servizi di ingegneria, tra cui si segnalano: il contratto per la transizione del service provider colombiano dal tradizionale sistema Aeronautical Information Services (AIS) al sistema *Aeronautical Information Management* (AIM), le attività in Zambia relative all'implementazione del sistema AMHS (*Aeronautical Message Handling System*), l'avanzamento delle attività in Libia presso gli aeroporti di Tripoli e Misurata e per la realizzazione della nuova torre di controllo presso l'aeroporto di Mitiga, la consulenza aeronautica per un nuovo strumento di sorveglianza da implementare nell'aeroporto internazionale Hamad di Doha - Qatar a supporto del service provider Qatar Civil Aviation Authority.

La componente rettificativa per *balance*, parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide positivamente con un valore complessivo di 294,4 milioni di euro determinata in coerenza con il Regolamento UE 2020/1627 del 3 novembre 2020 e nel rispetto dei target definiti nella Decision 2021/981 della Commissione Europea pubblicata il 2 giugno 2021 che identifica come parametro di riferimento l'indicatore di performance *Determined Unit Cost* (DUC) definito come rapporto tra costi determinati e il traffico espresso in termini di unità di servizio. Tale indicatore per il biennio 2020-2021, considerato come un unico periodo, non deve eccedere il +120,1% rispetto alla DUC consuntivata nel 2019. Per il *combined period* 2020-2021 la DUC si è attestata a 94,3%. Nel 2020, in mancanza della Decision 2021/891 e quindi della definizione dei target da rispettare, i Balance sono stati determinati prendendo a riferimento i costi consuntivi determinati del 2019 ridotti di una percentuale di efficienza per il biennio 2020-2021. I Balance iscritti si riferiscono alla rotta per 228,9 milioni di euro e al terminale per 65,5 milioni di euro e, oltre all'utilizzo a conto economico (e quindi in tariffa per il 2021) dei balance iscritti negli esercizi precedenti per positivi 37,7 milioni di euro, tengono conto della componente finanziaria legata alle tempistiche di recupero dei Balance iscritti nel 2021 che per la parte relativa alla perdita di traffico aereo avverrà a partire dall'esercizio 2023 in cinque anni. Tale effetto di attualizzazione incide nel 2021 per negativi 9,2 milioni di euro.

Analisi dei costi

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

Con riferimento al *costo del personale*, che si attesta a 499,2 milioni di euro, si evidenzia un valore in linea con l'esercizio precedente in termini di retribuzione fissa, che beneficia del diverso peso retributivo tra le cessazioni del rapporto di lavoro e le nuove assunzioni, con un organico medio in riduzione di 22 unità, rispetto al 2020, ed un organico effettivo in decremento di 41 unità, chiudendo l'esercizio 2021 a 4.106 unità



di Gruppo (4.147 unità nel 2020). La retribuzione variabile rileva un incremento del +50,6%, rispetto al 2020, principalmente per la componente legata alle ferie maturate e non godute che incide per 1,4 milioni di euro mentre nell'esercizio precedente mostrava un valore positivo di 10,1 milioni di euro, a seguito della fruizione della quasi totalità delle ferie maturate anche negli esercizi precedenti. Con la ripresa delle attività del trasporto aereo anche la configurazione del personale operativo (Controllori del Traffico Aereo) è ritornata a livelli normali incidendo nelle componenti della retribuzione variabile legata allo straordinario operativo per la copertura del periodo estivo, al lavoro festivo e la reperibilità ed il maggior premio di risultato determinato sulla base delle maggiori unità di servizio gestite. Contribuisce inoltre all'incremento del costo del personale, l'adozione della misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dalla Legge 92/2012 per il personale dirigente della Capogruppo, attivata a valle dell'accordo sottoscritto con il sindacato dei dirigenti in data 7 dicembre 2021.

Gli altri costi operativi registrano un incremento netto dell'11,9%, rispetto al 2020, generalizzato su varie voci di costo e legato alla ripresa delle attività anche delle controllate che si riflette sul maggior acquisto di beni a servizio delle commesse di vendita e sul maggior costo delle trasferte di tutto il personale del Gruppo. Si rileva anche un incremento del costo dell'energia elettrica su tutto il territorio nazionale dovuto sia all'aumento del costo dell'energia che all'apertura di tutti gli aeroporti rispetto al 2020, periodo in cui alcuni aeroporti italiani erano rimasti chiusi per alcuni mesi. Infine, a tale incremento contribuisce anche la maggiore contribuzione Eurocontrol, che non beneficia del contenimento dei costi dell'agenzia rilevata nel 2020.

Margini

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'**EBITDA** che si attesta a 222,4 milioni di euro in incremento del +5,5% rispetto al 2020.

Gli ammortamenti, al netto dei contributi su investimenti, registrano un decremento del 6,1% per i minori ammortamenti rilevati nell'esercizio, così come la voce svalutazione ed accantonamenti in riduzione del 69,8% sia per la minore svalutazione dei crediti, rispetto al 2020, che aveva visto lo stato di insolvenza di diverse compagnie aeree italiane ed europee che per l'azzeramento delle svalutazioni su attività materiali che aveva interessato l'esercizio precedente ed era essenzialmente legato alla svalutazione del valore residuo degli impianti Aiuti Visivi Luminosi retrocessi al Demanio dello Stato. Tali valori incidono nella determinazione dell'**EBIT** che si attesta a 98,3 milioni di euro in incremento del 38,2% rispetto all'esercizio precedente.

I proventi ed oneri finanziari si attestano a positivi 4,5 milioni di euro in deciso miglioramento rispetto al dato del 2020 che si attestava a negativi 6,1 milioni di euro, per effetto dei proventi finanziari da attualizzazione dei balance emersi nell'esercizio precedente e per gli interessi attivi incassati sul credito per la maggiore imposta IRES versata negli anni 2007/2011, oggetto di cessione nel corso del 2021, che hanno compensato l'incremento degli interessi passivi sui finanziamenti bancari.

Le imposte dell'esercizio si attestano a 24,8 milioni di euro in incremento di 13,7 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, per il maggiore imponibile fiscale e per il minore impatto delle imposte differite attive rispetto al dato del 2020. Il tax rate IRES risulta pari al 24,5% tendenzialmente in linea con l'aliquota teorica del 24%.

L'utile dell'esercizio di competenza del Gruppo si attesta a 78,4 milioni di euro in incremento del 44,4%, rispetto al 2020. La quota del risultato di esercizio di interessenza di terzi evidenzia una perdita di 0,3 milioni di euro, in linea con l'esercizio precedente.



Dati Patrimoniali e Finanziari riclassificati consolidati

	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni	
Attività materiali	879.281	922.623	(43.342)	-4,7%
Attività per diritti d'uso	5.434	6.910	(1.476)	-21,4%
Attività immateriali	176.193	175.629	564	0,3%
Partecipazioni in altre imprese	47.253	50.122	(2.869)	-5,7%
Crediti commerciali non correnti	687.253	385.971	301.282	78,1%
Altre attività e passività non correnti	(161.721)	(139.434)	(22.287)	16,0%
Capitale immobilizzato netto	1.633.693	1.401.821	231.872	16,5%
Rimanenze	61.519	61.561	(42)	-0,1%
Crediti commerciali	177.161	136.582	40.579	29,7%
Debiti commerciali	(116.425)	(149.812)	33.387	-22,3%
Altre attività e passività correnti	(74.585)	(88.119)	13.534	-15,4%
Att.tà destinate alla dismissione al netto delle rel. pass.tà	0	1.427	(1.427)	-100,0%
Capitale di esercizio netto	47.670	(38.361)	86.031	n.a.
Capitale investito lordo	1.681.363	1.363.460	317.903	23,3%
Fondo benefici ai dipendenti	(47.896)	(49.943)	2.047	-4,1%
Fondi per rischi e oneri	(13.914)	(3.341)	(10.573)	n.a.
Attività/(Passività) per imposte anticipate/differite	27.057	20.419	6.638	32,5%
Capitale investito netto	1.646.610	1.330.595	316.015	23,7%
Patrimonio Netto di interessenza del Gruppo	1.161.234	1.083.278	77.956	7,2%
Patrimonio Netto di interessenza di Terzi	1.847	2.189	(342)	-15,6%
Patrimonio Netto	1.163.081	1.085.467	77.614	7,2%
Indebitamento finanziario netto	483.529	245.128	238.401	97,3%
Copertura del capitale investito netto	1.646.610	1.330.595	316.015	23,7%

(migliaia di euro)

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2021 si attesta a 1.646,6 milioni di euro in incremento di 316 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, e risulta coperto per il 70,6% dal patrimonio netto consolidato e per il 29,4% da mezzi di terzi.

Il Capitale immobilizzato netto del Gruppo ENAV si attesta a 1.633,7 milioni di euro, in incremento netto di 231,9 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, principalmente per: i) il decremento delle attività materiali per 43,3 milioni di euro a seguito della rilevazione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; ii) il minor valore delle partecipazioni in altre imprese per 2,9 milioni di euro dovuto all'adeguamento del valore della partecipazione in Aireon al fair value risultato negativo a fine 2021 e alla variazione del tasso di cambio dollaro/euro; iii) l'incremento dei crediti commerciali non correnti per 301,3 milioni di euro per l'iscrizione dei crediti per balance emersi nel 2021, al netto della componente finanziaria, che verranno recuperati a partire dall'esercizio 2023 in cinque anni; iv) la variazione negativa delle altre attività e passività non correnti per la riduzione delle attività a seguito dell'incasso parziale e successiva cessione del credito tributario richiesto a rimborso negli esercizi precedenti per un importo, in quota capitale, pari a 23,1 milioni di euro.

Il Capitale di esercizio netto si attesta a positivi 47,7 milioni di euro in incremento di 86 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, in cui si attestava a negativi 38,4 milioni di euro. Le principali variazioni hanno riguardato: i) l'incremento dei crediti commerciali per 40,6 milioni di euro riferito principalmente al maggior credito verso Eurocontrol per 39,8 milioni di euro a seguito del maggior fatturato non scaduto riferito ai mesi di volato di novembre e dicembre, rispetto al 2020, e per l'incasso del credito riferito ai mesi di volato marzo,



aprile e maggio del 2020 oggetto di differimento nel pagamento concesso alle compagnie aeree; ii) il decremento dei debiti commerciali per 33,4 milioni di euro connesso principalmente alla riduzione dei debiti per balance imputati a conto economico in quanto inseriti in tariffa nel 2021; iii) la variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto complessivo di minor debito per 13,5 milioni di euro dovuto principalmente all'incasso del credito finanziario vantato verso Vitrociset giunto a scadenza a fine 2021 che al pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per la quota di competenza degli incassi dei crediti di rotta riferiti al 2019 per complessivi 65,4 milioni di euro.

Nella determinazione del **capitale investito netto** incide anche il Fondo benefici ai dipendenti per negativi 47,9 milioni di euro, in decremento di 2 milioni di euro per le liquidazioni erogate al personale dipendente, i fondi per rischi ed oneri per 13,9 milioni di euro, in incremento di 10,6 milioni di euro per la rilevazione del fondo oneri del personale per l'isopensione, le attività per le imposte anticipate e le passività per imposte differite per un importo netto di positivi 27,1 milioni di euro, in incremento rispetto al 31 dicembre 2020 per la fiscalità anticipata iscritta sull'attualizzazione dei balance, sulla perdita fiscale di Enav North Atlantic e sugli impatti sottesi all'adeguamento al *fair value* della partecipazione in Aireon oltre al rigiro a conto economico della quota di competenza della fiscalità differita emersa nel processo di allocazione del prezzo di acquisto di IDS AirNav.

Il **patrimonio netto** complessivo si attesta a 1.163,1 milioni di euro e registra un incremento netto di 77,6 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020. Tale variazione si riferisce all'incremento della riserva di conversione in euro dei bilanci delle società controllate estere per 4,9 milioni di euro, della riserva negativa iscritta per l'adeguamento al *fair value* della partecipazione in Aireon per 5,5 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale e dal risultato di esercizio consolidato del 2021 pari a 78 milioni di euro.

L'**indebitamento finanziario netto** al 31 dicembre 2021 presenta un saldo di 483,5 milioni di euro in peggioramento, rispetto al 31 dicembre 2020, di 238,4 milioni di euro. Tale dato recepisce quanto previsto dagli Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del regolamento sul prospetto emanati da ESMA (European Securities & Markets Authority) in data 4 marzo 2021 in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti da CONSOB con richiamo di attenzione n.5/21 del 29 aprile 2021.

	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	225.310	316.044	(90.734)	-28,7%
Crediti finanziari correnti	70	0	70	n.a.
Indebitamento finanziario corrente	(250.325)	(65.382)	(184.943)	n.a.
Indebitamento finanziario corrente per lease ex IFRS 16	(1.907)	(2.134)	227	-10,6%
Posizione finanziaria corrente netta	(26.852)	248.528	(275.380)	n.a.
Crediti finanziari non correnti	83	0	83	n.a.
Indebitamento finanziario non corrente	(411.428)	(480.081)	68.653	-14,3%
Indebitamento finanziario non corrente per lease ex IFRS 16	(3.771)	(5.069)	1.298	-25,6%
Debiti commerciali non correnti	(41.561)	(8.506)	(33.055)	n.a.
Indebitamento finanziario non corrente	(456.677)	(493.656)	36.979	-7,5%
Indebitamento finanziario netto	(483.529)	(245.128)	(238.401)	97,3%

(migliaia di euro)

La variazione negativa dell'indebitamento finanziario netto di 238,4 milioni di euro è dovuta all'effetto della dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa negativo, per la riduzione degli incassi delle attività da core business della Capogruppo pur in presenza di una ripresa delle attività di controllo del traffico aereo, sebbene non ancora ai livelli del 2019, e per i maggiori debiti commerciali non correnti riferiti principalmente ai balance rilevati nel 2021. Su tale andamento ha



inoltre influito il pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per 65,4 milioni di euro, il pagamento all'Aeronautica Militare Italiana della quota degli incassi dei crediti di terminale di competenza e all'ENAC per complessivi 14,7 milioni di euro, effetti parzialmente compensati dall'incasso del credito per la maggiore imposta IRES versata negli anni 2007/2011 per complessivi 27,2 milioni di euro, per l'incasso del credito verso la Vitrociset e per i progetti finanziati sia in ambito PON Infrastrutture e Trasporti che in ambito CEF e Sesar.

Il Gruppo ha fatto maggior ricorso a fonti di finanziamento esterne, beneficiando delle favorevoli condizioni di mercato, conseguendo un volume di liquidità da poter impiegare nell'operatività quotidiana. Si evidenzia, inoltre, che il Gruppo dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2021, per un ammontare pari a 294 milioni di euro.

Flussi Finanziari consolidati

	2021	2020	Variazioni
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di esercizio	(157.148)	(173.058)	15.910
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di investimento	(59.887)	(52.248)	(7.639)
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento	124.677	92.341	32.336
Flusso monetario netto dell'esercizio	(92.358)	(132.965)	40.607
Disponibilità liquide ad inizio esercizio	317.419	450.657	(133.238)
Differenze cambio su disponibilità iniziali	249	(273)	522
Disponibilità liquide a fine esercizio	225.310	317.419	(92.109)
Free cash flow	(217.035)	(225.306)	8.271

(migliaia di euro)

Il Flusso di cassa assorbito da attività di esercizio al 31 dicembre 2021 ammonta a 157,1 milioni di euro in misura inferiore, rispetto al valore registrato nell'esercizio precedente, di 15,9 milioni di euro. Tale flusso è stato determinato dai seguenti fattori: i) l'incremento dei crediti commerciali non correnti per 301,3 milioni di euro riferito all'iscrizione dei balance di competenza dell'esercizio e dei crediti commerciali correnti per 41,3 milioni di euro per il maggior credito verso Eurocontrol legato all'aumento del fatturato degli ultimi due mesi dell'anno 2021 rispetto ai corrispondenti mesi del 2020. Tale incremento è maggiore di 42,2 milioni di euro rispetto al 2020 per l'incremento del fatturato verso Eurocontrol; ii) il decremento dei crediti tributari per 30,9 milioni di euro per l'incasso del credito per la maggiore imposta IRES pagata negli esercizi precedenti ed oggetto di incasso parziale e successiva cessione nel corso dell'esercizio per 23,1 milioni di euro in quota capitale, oltre all'incremento dei debiti tributari per le maggiori imposte correnti emerse nel 2021. Nell'esercizio precedente la voce in oggetto incideva per negativi 8,7 milioni di euro principalmente per il decremento dei debiti tributari associati al minor carico fiscale emerso a fine 2020 e per la riduzione degli accantonamenti del personale che avevano usufruito delle ferie maturate anche negli esercizi precedenti; iii) il decremento delle passività correnti per 41,2 milioni di euro principalmente per il pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze maturato nel 2019 per 65,4 milioni di euro compensato dai maggiori debiti verso il personale per gli accantonamenti dell'esercizio; iv) la variazione dei debiti commerciali correnti e non correnti che registrano un decremento di 26,1 milioni di euro dovuto ai pagamenti effettuati ai fornitori per progetti di esercizio che incidono comunque in misura inferiore rispetto al 2020 in cui la riduzione incideva per 44,9 milioni di euro e recepiva anche il debito per balance imputato a conto economico e quindi in tariffa nello stesso esercizio; v) il maggior risultato dell'esercizio per 24,1 milioni di euro rispetto al 2020.



Il Flusso di cassa da attività di investimento al 31 dicembre 2021 ha assorbito liquidità per 59,9 milioni di euro in misura maggiore per 7,6 milioni di euro, rispetto al 2020. Tale variazione, in presenza di capex pari a 85,6 milioni di euro in decremento di 5,9 milioni di euro rispetto al 2020, è dovuta ad una diversa programmazione dei pagamenti verso i fornitori per progetti di investimento. Nel 2020 i pagamenti erano stati effettuati in misura superiore per 16,7 milioni di euro in quanto il flusso complessivo beneficiava positivamente della liquidità generata dalla scadenza dell'investimento finanziario in due titoli di Stato per 24,9 milioni di euro.

Il Flusso di cassa da attività di finanziamento ha generato liquidità per complessivi 124,7 milioni di euro in incremento di 32,3 milioni di euro, rispetto al dato emerso al 31 dicembre 2020. Su tale variazione ha positivamente inciso l'incasso del credito finanziario per 9,9 milioni di euro e la liquidità derivante dalla sottoscrizione, nel mese di luglio 2021, dei finanziamenti nella forma di Term Loan per complessivi 180 milioni di euro della durata di 24 mesi e rimborso alla scadenza. Tale liquidità è stata parzialmente assorbita dal versamento delle rate trimestrali/semestrali dei finanziamenti in essere per complessivi 63,7 milioni di euro che comprendono anche le quote dei finanziamenti sottoscritti nel 2020 per complessivi 220 milioni di euro di cui 150 milioni di euro per due finanziamenti ESG *Sustainability Linked Term Loans* della durata di tre anni e di 70 milioni di euro per un finanziamento con BEI della durata di 16 anni. Nel 2020 tali finanziamenti avevano generato effetti positivi sulla liquidità in parte assorbita dal pagamento del dividendo del 2019 per 113,2 milioni di euro.

Il free cash flow si attesta a negativi 217 milioni di euro, in miglioramento di 8,3 milioni di euro rispetto al 2020, per il minore assorbimento della liquidità del flusso di cassa derivante dall'attività di esercizio compensato parzialmente dalla maggiore liquidità assorbita nel flusso di cassa da attività di investimento.

Risultati economico, patrimoniali e finanziari di ENAV S.p.A.

Di seguito si riportano gli schemi di conto economico, struttura patrimoniale e rendiconto finanziario riclassificati, lo schema dell'indebitamento finanziario netto e i principali indicatori economici e finanziari utilizzati dal management per monitorare l'andamento della gestione.

Conto economico riclassificato

ENAV S.p.A. chiude l'esercizio 2021 con un utile di 61,6 milioni di euro in incremento del 42,1%, rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 43,3 milioni di euro.



	2021	2020	Valori	Variazioni %
Ricavi da attività operativa	477.787	329.377	148.410	45,1%
Balance	294.398	383.378	(88.980)	-23,2%
Altri ricavi operativi	45.014	39.349	5.665	14,4%
Totale ricavi	817.199	752.104	65.095	8,7%
Costi del personale	(437.114)	(401.380)	(35.734)	8,9%
Costi per lavori interni capitalizzati	8.854	9.721	(867)	-8,9%
Altri costi operativi	(188.773)	(178.358)	(10.415)	5,8%
Totale costi operativi	(617.033)	(570.017)	(47.016)	8,2%
EBITDA	200.166	182.087	18.079	9,9%
EBITDA margin	24,5%	24,2%	0,3%	
Ammortamenti netto contribuiti su investimenti	(118.330)	(126.999)	8.669	-6,8%
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(3.176)	(10.467)	7.291	-69,7%
EBIT	78.660	44.621	34.039	76,3%
EBIT margin	9,6%	5,9%	3,7%	
Proventi (oneri) finanziari	4.843	7.431	(2.588)	-34,8%
Risultato prima delle imposte	83.503	52.052	31.451	60,4%
Imposte dell'esercizio	(21.915)	(8.710)	(13.205)	n.a.
Utile/(Perdita) dell'esercizio	61.588	43.342	18.246	42,1%

(migliaia di euro)

I ricavi da attività operativa si attestano a 477,8 milioni di euro in incremento del 45,1%, rispetto all'esercizio precedente, per i maggiori ricavi da core business registrati nell'esercizio 2021 in cui si è evidenziata una ripresa delle attività del traffico aereo rispetto ai dati del 2020. In particolare, i ricavi di rotta commerciali si attestano a 324 milioni di euro in incremento del 39%, rispetto all'esercizio precedente, per le maggiori unità di servizio gestite nel 2021 che si attestano a +46,2% rispetto al consuntivo 2020. La tariffa applicata nel 2021 si decrementa del -5,06%, riduzione che si attesta a -0,89% se si considera la sola tariffa al netto del balance (euro 62,68). I ricavi di terminale commerciale ammontano a 136,3 milioni di euro in incremento del 66,5%, rispetto al 2020, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attesta a +37,2%, effetto parzialmente compensato dalla riduzione tariffaria applicata nelle prime due zone di tariffazione. In particolare, la *prima zona di tariffazione*, rappresentata dall'aeroporto di Roma Fiumicino, ha registrato un incremento del traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +8,1% mentre la tariffa applicata nel 2021 è stata ridotta dell'1,66%, rispetto al 2020, attestandosi a euro 164,55. La *seconda zona di tariffazione*, rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, registra un incremento nel traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +33,7% rispetto al 2020 e una riduzione tariffaria del -4% attestandosi a euro 160,86. La *terza zona di tariffazione*, che comprende n. 40 aeroporti a medio e basso traffico, registra un maggior traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +49%, rispetto al 2020. La tariffa applicata nel 2021 è stata di euro 395,35 in incremento del 32,26% rispetto al 2020.

I ricavi per i voli esenti di rotta e di terminale, il cui corrispettivo risulta, a norma di legge, a carico del Ministero dell'Economia e delle Finanze, si attestano a 11 milioni di euro in incremento del +7,3%, rispetto al 2020, per le maggiori unità di servizio di rotta gestite nell'esercizio.



I ricavi da mercato non regolamentato si attestano a 6,4 milioni di euro in incremento di 2,3 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per la maggiore erogazione di attività di consulenza aeronautica e di radioassistenza, anche nei confronti del mercato estero.

La componente rettificativa per *balance*, parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide positivamente per 294,4 milioni di euro ed è stata determinata in coerenza con il Regolamento UE 2020/1627 del 3 novembre 2020 e nel rispetto dei target definiti nella Decision 2021/981 della Commissione Europea pubblicata il 2 giugno 2021 che identifica come parametro di riferimento l'indicatore di performance *Determined Unit Cost (DUC)* definito come rapporto tra costi determinati e il traffico espresso in termini di unità di servizio. Tale indicatore per il biennio 2020-2021, considerato come un unico periodo, non deve eccedere il +120,1% rispetto alla DUC consuntivata nel 2019. Per il combined period 2020-2021 la DUC si è attestata a 94,3%. Nel 2020, in mancanza della Decision 2021/891 e quindi della definizione dei target da rispettare, i *Balance* sono stati determinati prendendo a riferimento i costi consuntivi determinati del 2019 ridotti di una percentuale di efficienza per il biennio 2020-2021. I *Balance* iscritti si riferiscono alla rotta per 228,9 milioni di euro e al terminale per 65,5 milioni di euro e, oltre all'utilizzo a conto economico (e quindi in tariffa per il 2021) dei *balance* iscritti negli esercizi precedenti per positivi 37,7 milioni di euro, tengono conto della componente finanziaria legata alle tempistiche di recupero dei *Balance* iscritti nel 2021 che per la parte relativa alla perdita di traffico aereo avverrà a partire dall'esercizio 2023 in cinque anni. Tale effetto di attualizzazione incide nel 2021 per negativi 9,2 milioni di euro.

I costi operativi ammontano a complessivi 617 milioni di euro e registrano un incremento dell'8,2%, rispetto all'esercizio precedente, sia del costo del personale (+8,9%) che degli altri costi operativi (+5,8%).

Con riferimento al costo del personale che ammonta a 437,1 milioni di euro, si rileva un valore tendenzialmente stabile nella retribuzione fissa che si attesta a 247,2 milioni di euro ed una consistenza nell'organico medio in riduzione di 9 unità e una consistenza nell'organico effettivo, al 31 dicembre 2021, di 3.295 unità in riduzione di 35 unità, rispetto all'esercizio precedente. La retribuzione variabile registra un incremento di 17,5 milioni di euro, rispetto al 2020, dovuto sia alle ferie maturate e non godute che incidono per 1,4 milioni di euro mentre nell'esercizio precedente, data la fruizione della quasi totalità delle ferie maturate anche negli anni precedenti, si era evidenziato un effetto positivo di 8,7 milioni di euro. La ripresa delle attività nel settore del trasporto aereo, in particolare nel periodo estivo, ha poi inciso sulle voci variabili della retribuzione del personale operativo (Controllori del Traffico Aereo) con un incremento dello straordinario in linea operativa, del lavoro festivo e del premio di risultato, determinato sulla base delle maggiori unità di servizio gestite nel 2021. Contribuisce inoltre all'aumento del costo del personale, l'adozione della misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dalla Legge 92/2012 per il personale dirigente ENAV.

Gli altri costi operativi registrano un incremento netto di 10,4 milioni di euro, rispetto al 2020, principalmente per il maggior costo dell'energia elettrica esteso a tutto il territorio nazionale dovuto sia all'aumento del costo dell'energia che all'apertura di tutti gli aeroporti italiani rispetto al 2020, periodo in cui alcuni aeroporti erano rimasti chiusi per alcuni mesi. Anche il costo di contribuzione Eurocontrol segna un aumento, in mancanza delle misure di contenimento dei costi adottate dall'agenzia nel secondo semestre del 2020 e la ripresa delle attività ha favorito gli spostamenti del personale con un incremento delle trasferte. Sull'aumento dei costi incide inoltre la maggiore *coordination fee* richiesta dalla Commissione europea nella partecipazione ai progetti finanziati in ambito CEF (*Connecting European Facility*).

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'EBITDA generando un incremento del 9,9%, rispetto al 2020, attestandosi a 200,2 milioni di euro.



L'EBIT registra un valore pari a 78,7 milioni di euro in incremento del 76,3%, rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 44,6 milioni di euro e beneficia dei minori ammortamenti che hanno inciso per 118,3 milioni di euro (127 milioni di euro al 2020), al netto dei contributi sugli investimenti, e la riduzione delle svalutazioni che incide per 3,2 milioni di euro rispetto ai 10,5 milioni di euro nel 2020. A tal fine si evidenzia che l'esercizio precedente conteneva la svalutazione delle attività materiali per 4,2 milioni di euro riferita principalmente al valore residuo degli aiuti visivi luminosi retrocessi al Demanio dello Stato, oltre alla svalutazione dei crediti conseguente allo stato di insolvenza di diverse compagnie aeree italiane ed europee che incidono in misura inferiore nel corrente esercizio.

I proventi ed oneri finanziari presentano un valore positivo di 4,8 milioni di euro in decremento di 2,6 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, per i minori proventi finanziari che recepiscono nel 2020 il dividendo deliberato nell'assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2019 della controllata Techno Sky.

Le imposte dell'esercizio si attestano a 21,9 milioni di euro in incremento di 13,2 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, per la maggiore base imponibile fiscale ed un tax rate per l'imposta IRES pari al 24,2% in linea con l'imposta teorica.

L'utile dell'esercizio, per effetto di quanto sopra riportato, si attesta a 61,6 milioni di euro.

Dati Patrimoniali e finanziari riclassificati

	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni	
Attività materiali	895.666	941.060	(45.394)	-4,8%
Attività per diritti d'uso	1.679	1.901	(222)	-11,7%
Attività immateriali	64.098	60.749	3.349	5,5%
Partecipazioni	188.248	188.248	0	0,0%
Crediti commerciali non correnti	687.253	385.971	301.282	78,1%
Altre attività e passività non correnti	(162.732)	(140.427)	(22.305)	15,9%
Capitale immobilizzato netto	1.674.212	1.437.502	236.710	16,5%
Rimanenze	61.509	61.551	(42)	-0,1%
Crediti commerciali	157.525	121.728	35.797	29,4%
Debiti commerciali	(97.523)	(137.026)	39.503	-28,8%
Altre attività e passività correnti	(127.506)	(132.646)	5.140	-3,9%
Attività destinate alla dismissione al netto delle relative passività	0	729	(729)	-100,0%
Capitale di esercizio netto	(5.995)	(85.664)	79.669	-93,0%
Capitale investito lordo	1.668.217	1.351.838	316.379	23,4%
Fondo benefici ai dipendenti	(34.744)	(35.921)	1.177	-3,3%
Fondi per rischi e oneri	(13.914)	(3.194)	(10.720)	n.a.
Attività/(Passività) per imposte anticipate/differite	14.184	12.872	1.312	10,2%
Capitale investito netto	1.633.743	1.325.595	308.148	23,2%
Patrimonio Netto	1.136.190	1.073.908	62.282	5,8%
Indebitamento finanziario netto	497.553	251.687	245.866	98%
Copertura del capitale investito netto	1.633.743	1.325.595	308.148	23,2%

(migliaia di euro)

Il Capitale investito netto si attesta a 1.633,7 milioni di euro in incremento del 23,2%, rispetto al 31 dicembre 2020, e risulta coperto per il 69,5% dal patrimonio netto e per il 30,5% da mezzi di terzi.



Il Capitale immobilizzato netto pari a 1.647,2 milioni di euro ha registrato un incremento netto di 236,7 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, per: i) il decremento delle attività materiali per 45,4 milioni di euro a seguito della rilevazione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; ii) l'incremento dei crediti commerciali non correnti per 301,3 milioni di euro riferito interamente all'iscrizione dei crediti per balance, al netto della componente finanziaria, di competenza del 2021 che verranno imputati in tariffa a decorrere dal 2023; iii) la variazione negativa delle altre attività e passività non correnti per la riduzione del credito tributario richiesto a rimborso negli esercizi precedenti ed oggetto di incasso nel 2021 per 23,1 milioni di euro in quota capitale.

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

Nella determinazione del capitale investito netto incide anche il Fondo benefici ai dipendenti per negativi 34,7 milioni di euro, in decremento per le liquidazioni erogate parzialmente compensate dall'interest cost e dalla rilevazione della perdita attuariale al 31 dicembre 2021; i fondi per rischi ed oneri per 13,9 milioni di euro in incremento per la rilevazione del fondo oneri del personale per l'isopensione, le attività per imposte anticipate e passività per imposte differite per un importo netto di positivi 14,2 milioni di euro.

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

L'Indebitamento finanziario netto presenta un saldo di 497,6 milioni di euro in peggioramento di 245,9 milioni di euro, rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2020.

	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	195.089	292.870	(97.781)	-33,4%
Crediti finanziari correnti	1.998	11.304	(9.306)	-82,3%
Indebitamento finanziario corrente	(250.325)	(65.381)	(184.944)	n.a.
Indebitamento finanziario corrente per lease ex IFRS 16	(744)	(873)	129	-14,8%
Posizione finanziaria corrente netta	(53.982)	237.920	(291.902)	n.a.
Crediti finanziari non correnti	9.931	0	9.931	n.a.
Indebitamento finanziario non corrente	(411.428)	(480.081)	68.653	-14,3%
Indebitamento finanziario non corrente per lease ex IFRS 16	(1.085)	(1.230)	145	-11,8%
Debiti commerciali non correnti	(40.989)	(8.296)	(32.693)	n.a.
Indebitamento finanziario non corrente	(443.571)	(489.607)	46.036	-9,4%
Indebitamento finanziario netto	(497.553)	(251.687)	(245.866)	97,7%

(migliaia di euro)

La variazione dell'indebitamento finanziario netto pari a 245,9 milioni di euro è dovuta alla dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa negativo, per la



riduzione degli incassi delle attività da core business che non hanno pienamente coperto le uscite ordinarie. Su tale andamento ha inoltre influito il pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per 65,4 milioni di euro, il pagamento all'Aeronautica Militare e all'ENAC per complessivi 14,7 milioni di euro, effetti parzialmente compensati dall'incasso del credito tributario per complessivi 27,2 milioni di euro oltre agli incassi riferiti ai progetti finanziati in ambito europeo e PON Infrastrutture e Trasporti.

Si evidenzia che la società dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2021, per un ammontare pari a 285 milioni di euro.

Flussi Finanziari

	2021	2020	Variazioni
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di esercizio	(154.226)	(178.346)	24.120
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di investimento	(59.158)	(48.788)	(10.370)
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento	115.603	90.090	25.513
Flusso monetario netto dell'esercizio	(97.781)	(137.044)	39.263
Disponibilità liquide a inizio esercizio	292.870	429.914	(137.044)
Disponibilità liquide a fine esercizio	195.089	292.870	(97.781)
Free cash flow	(213.384)	(227.134)	13.750

(migliaia di euro)

Il Flusso di cassa assorbito da attività di esercizio al 31 dicembre 2021 ammonta a 154,2 milioni di euro in misura inferiore, rispetto al valore registrato nell'esercizio precedente, di 24,1 milioni di euro. Tale flusso è stato determinato dai seguenti fattori: i) l'incremento dei crediti commerciali non correnti per 301,3 milioni di euro riferito all'iscrizione dei balance di competenza dell'esercizio e dei crediti commerciali correnti per 36,5 milioni di euro per il maggior credito verso Eurocontrol legato all'aumento del fatturato degli ultimi due mesi dell'anno 2021 rispetto ai corrispondenti mesi del 2020. Tale incremento è maggiore di 38,7 milioni di euro rispetto al 2020 per l'incremento del fatturato verso Eurocontrol; ii) il decremento dei crediti tributari per 31,2 milioni di euro dovuto sia all'incasso del credito per la maggiore imposta IRES pagata negli esercizi precedenti, oggetto di incasso parziale e successiva cessione nel corso dell'esercizio per un importo in quota capitale pari a 23,1 milioni di euro e all'azzeramento dei crediti per imposta IRES ed IRAP che hanno rilevato un debito per il maggior carico fiscale emerso nel 2021. Nell'esercizio precedente la voce in oggetto incideva per negativi 17,8 milioni di euro principalmente per il decremento dei debiti tributari associati al minor carico fiscale emerso a fine 2020 e per la riduzione degli oneri sociali legati agli accantonamenti del personale che avevano usufruito delle ferie maturate anche negli esercizi precedenti; iii) il decremento delle passività correnti per 41 milioni di euro principalmente per il pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze maturato nel 2019 per 65,4 milioni di euro compensato dai maggiori debiti verso il personale per gli accantonamenti dell'esercizio; iv) la variazione dei debiti commerciali correnti e non correnti che registrano un decremento di 32,4 milioni di euro dovuto ai pagamenti effettuati ai fornitori per progetti di esercizio che incidono comunque in misura inferiore rispetto al 2020 in cui la riduzione era pari a 47,8 milioni di euro e recepiva anche il debito per balance imputato a conto economico e quindi in tariffa nello stesso esercizio; v) il maggior risultato dell'esercizio per 18,2 milioni di euro rispetto al 2020.

Il Flusso di cassa da attività di investimento al 31 dicembre 2021 ha assorbito liquidità per 59,2 milioni di euro in misura maggiore per 10,4 milioni di euro, rispetto al 2020. Tale variazione, in presenza di capex pari a 85,2 milioni di euro in decremento di 2,5 milioni di euro rispetto al 2020, è dovuta ad una diversa programmazione



dei pagamenti verso i fornitori per progetti di investimento. Nel 2020 i pagamenti erano stati effettuati in misura superiore per 13,2 milioni di euro però beneficiava positivamente del flusso di cassa derivante dalla scadenza dell'investimento finanziario in due titoli di Stato generando liquidità per 24,9 milioni di euro.

Il Flusso di cassa da attività di finanziamento ha generato liquidità per complessivi 115,6 milioni di euro in incremento di 25,5 milioni di euro, rispetto al dato emerso al 31 dicembre 2020. Su tale variazione ha positivamente inciso la liquidità derivante dalla sottoscrizione, nel mese di luglio 2021, dei finanziamenti nella forma di Term Loan per complessivi 180 milioni di euro della durata di 24 mesi e rimborso alla scadenza. Tale liquidità è stata parzialmente assorbita dal versamento delle rate trimestrali/semestrali dei finanziamenti in essere per complessivi 63,7 milioni di euro che comprendono anche le quote dei finanziamenti sottoscritti nel 2020 per complessivi 220 milioni di euro di cui 150 milioni di euro per due finanziamenti ESG *Sustainability Linked Term Loans* della durata di tre anni e di 70 milioni di euro per un finanziamento con BEI della durata di 16 anni. Nel 2020 tali finanziamenti avevano generato effetti positivi sulla liquidità in parte assorbita dal pagamento del dividendo del 2019 per 113,2 milioni di euro.

Il free cash flow si attesta a negativi 213,4 milioni di euro, in miglioramento di 13,7 milioni di euro rispetto al 2020, per il minore assorbimento della liquidità del flusso di cassa derivante dall'attività di esercizio compensato parzialmente dalla maggiore liquidità assorbita nel flusso di cassa da attività di investimento.

Risorse Umane

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo ENAV presenta un organico di 4.106 unità e registra un decremento effettivo di 41 unità, rispetto all'organico del 2020.

Il Gruppo è presente su tutto il territorio nazionale per la fornitura dei servizi di assistenza al volo, per la manutenzione degli impianti operativi, per le attività di commercializzazione di soluzioni software AIM e in Malesia per le attività di consulenza aeronautica.

Per fronteggiare la pandemia da COVID-19, il Gruppo ENAV ha aggiornato le misure già adottate all'inizio della pandemia con l'obiettivo primario di garantire la salute del proprio personale sia delle strutture di corporate che operative senza impatti sulla continuità del servizio. In particolare:

- ✓ è stata mantenuta attiva la misura che consente al personale di ricorrere al lavoro agile in misura pari al 50% del lavoro in presenza e/o superiore, allineandosi allo stato di emergenza sanitaria e delle limitazioni in corso di anno sia sul territorio nazionale che a livello regionale e riducendosi con il ritorno delle regioni in zona bianca;
- ✓ sono stati installati dei dispositivi di misurazione della temperatura corporea ai varchi di ingresso delle sedi aziendali e messi a disposizione di tutto il personale i dispositivi di protezione individuale;
- ✓ in ottemperanza al D.L. n. 127 del 21 settembre 2021 è stata resa obbligatoria in ambito lavorativo la certificazione verde COVID-19 e redatta una procedura in merito alle modalità operative di verifica del green pass.

Le relazioni industriali

Nel corso del 2021 il confronto con le Parti Sociali si è particolarmente focalizzato sulla tematica conseguente al possibile utilizzo, da parte della Società, del FIS (Fondo Integrativo Salariale) al fine di poter mitigare gli effetti economici derivanti dalla sostanziale diminuzione del traffico aereo assistito conseguente alla crisi pandemica. Sul tema, il 10 febbraio, è stato sottoscritto con le Parti Sociali un accordo che ha previsto esplicitamente il non ricorso ad ammortizzatori sociali per l'intero anno 2021 da parte della Capogruppo a



fronte di un sostanziale smaltimento dei residui ferie e RFS (Recupero Festività Soppresse) oltre alla programmazione calendarizzata e certa delle ferie ed RFS di competenza 2021.

Il confronto con le Parti Sociali è proseguito inoltre su tematiche afferenti il COVID-19 ed il lavoro agile, modalità di lavoro già consolidata a partire dai primi mesi del 2020 ed estesa a tutto il personale del Gruppo, in modo tale da rendere il lavoro agile efficace nel contemperare le necessità organizzative del Gruppo con quelle del personale dipendente.

Da segnalare, nel periodo in esame, numerosi incontri con le Organizzazioni Sindacali su varie tematiche operative quali il trasferimento degli APP (avvicinamenti) dalle torri radarizzate agli Area Control Center (ACC), le possibili ipotesi di implementazione delle torri digitali oltre a numerosi approfondimenti su più tavoli conseguenti al distacco temporaneo di personale del Data Center di ENAV presso la controllata Techno Sky. Su tale ultima tematica le Organizzazioni Sindacali hanno effettuato tre azioni di sciopero.

Sempre in ambito scioperi, nel 2021 sono state effettuate, dalle Organizzazioni Sindacali ENAV, cinque azioni di sciopero di livello nazionale e sette di carattere locale.

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

Ulteriori temi affrontati con le Parti Sociali nel periodo preso in considerazione hanno portato alla firma di tre rilevanti accordi relativi alla distribuzione del Premio di Risultato 2020, erogato nel 2021, al Welfare aziendale ed al Lavoro Agile che estende la validità del Regolamento del Lavoro Agile alla durata del vigente contratto. In particolare, l'adozione di un piano di welfare aziendale ha permesso ai dipendenti, aventi i requisiti per poter aderire all'iniziativa, di conferire l'importo del premio di risultato in un conto welfare personale, in modo da poter utilizzare l'importo detassato del premio per l'acquisto di beni e servizi quali rette per scuole e servizi scolastici, baby sitting e assistenza ai familiari non autosufficienti, attività ricreative ma anche buoni carburanti o buoni spesa e molto altro.

Infine, da segnalare, che con le Parti Sociali sono stati realizzati 66 incontri a livello nazionale e 100 incontri a livello locale.

La formazione

Le attività di formazione operativa nell'anno 2021 hanno visto una decisa ripresa rispetto all'esercizio precedente, risultando superiori anche a quelle totali erogate nell'anno 2019 che si attestavano a 91.200 ore. Nel 2020 a causa della pandemia da COVID-19 le ore si erano ridotte a 72.020, mentre il 2021 ha visto l'erogazione di 99.976 ore di formazione, registrando quindi un incremento del 38,8% rispetto all'esercizio precedente.

Le ore di formazione erogate hanno riguardato i seguenti corsi:

- 32.712 ore di formazione ab-initio per 71 partecipanti (ore 29.853 per 171 partecipanti nel 2020);
- 27.839 ore di formazione avanzata per 72 partecipanti (ore 30.301 per 102 partecipanti nel 2020);
- 32.761 ore di formazione continua per 1.871 partecipanti (ore 7.486 per 659 partecipanti nel 2020);
- 6.664 ore di formazione per clienti esterni per 145 partecipanti (ore 4.380 per 55 partecipanti nel 2020).

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



domanda di traffico significativamente bassa. Infatti, a seguito della pandemia che ha ridotto i volumi di traffico aereo gestito nel corso del 2020, al fine di tenere alta la prontezza operativa dei Controllori del Traffico Aereo (CTA), si è messa in campo un'attività di mantenimento degli skill che ha coinvolto, con intensità differenti, tutti i Centri Aeroportuali e tutti i Centri di Controllo d'Area (ACC).

Negli impianti aeroportuali strategici, l'attività si è svolta con l'impiego di simulatori che, ove non disponibili in loco, sono stati progressivamente dislocati sul territorio attraverso un puntuale coordinamento del Training Centre, con un effort logistico ed organizzativo che ha richiesto il coinvolgimento di tutte le strutture di Operations, sia centrali che territoriali, svolgendo in tutto 26 corsi per il personale operativo.

Lato formazione esterna, il Training Centre di ENAV ha svolto nel 2021 una serie di corsi di addestramento operativo al personale della Divisione Aviazione e Assalto Aereo (DAVAA) che presta servizio come CTA nei diversi aeroporti dell'esercito nazionale colombiano.

Relativamente alla formazione manageriale e specialistica, nel corso del 2021, sono stati effettuati interventi formativi a livello di Gruppo per un totale di oltre 35.000 ore (31.041 ore nel 2020) e circa 9.100 partecipazioni a iniziative di formazione linguistica, manageriale e specialistica in modalità sincrona (aule in presenza e aule virtuali) e asincrona (in modalità e-learning) permettendo, nonostante le limitazioni imposte dalla pandemia, di sostenere l'aggiornamento professionale e lo sviluppo delle persone del Gruppo attraverso le attività formative.

Fra le iniziative svolte in modalità sincrona, riferite a 7.842 ore per 1.550 partecipazioni, assumono particolare rilevanza il prosieguo dei percorsi destinati ai Responsabili di struttura con l'obiettivo di svilupparne la leadership ma anche la realizzazione di nuove iniziative quali quelle destinate all'ottenimento della certificazione CMMI (Capability Maturity Model Integration). Sono proseguiti i corsi di project management e la formazione a catalogo su tematiche specialistiche di interesse per le strutture di staff e le strutture operative indirette. La realizzazione di webinar con formatori interni ha consentito di raggiungere un ampio numero di persone con interventi formativi relativi ai processi aziendali.

Le attività svolte in modalità asincrona, per 25.485 ore e 7.423 partecipazioni, hanno consentito di soddisfare principalmente le esigenze di formazione obbligatoria e di legge, fra cui assumono particolare rilevanza quelle relative all'anticorruzione, funzionali al conseguimento della certificazione ISO 37001, e quelle relative al modello 231/01.

La formazione linguistica si è svolta sia in modalità sincrona che asincrona coinvolgendo 166 persone per un totale di 1.771 ore, con un'attività articolata in autoapprendimento, corsi individuali, corsi multimediali e workshop tematici.

Il 2021 ha consolidato il coordinamento fra i processi di assessment, sviluppo e formazione, consentendo di integrare in modo sempre più puntuale le attività volte a individuare e valorizzare il potenziale delle persone.

La salute e la sicurezza sul lavoro di Gruppo

Il Gruppo ENAV, così come sancito nel proprio Codice Etico, attribuisce grande importanza all'integrità fisica e morale dei propri dipendenti, alla diffusione di condizioni di lavoro rispettose della dignità individuale e di ambienti di lavoro sicuri e salubri. Il Gruppo cura, pertanto, la diffusione e il consolidamento della cultura della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, sviluppando la consapevolezza dei rischi e promuovendo comportamenti responsabili da parte di tutto il personale.

Nel 2021, il Gruppo ENAV ha proseguito prontamente nell'adozione di tutte le prescrizioni di legge, tempo per tempo emesse in relazione alla gestione dell'emergenza pandemica da COVID-19, con specifica attenzione all'attuazione di tutte le misure di prevenzione stabilite dal nuovo *Protocollo condiviso di*



aggiornamento delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2/COVID-19 negli ambienti di lavoro del 6 aprile 2021.

In particolare, per effetto delle disposizioni legislative che estendono l'obbligatorietà della certificazione verde COVID-19 (*green pass*) in ambito lavorativo, a partire dal 15 ottobre 2021 è stato introdotto l'obbligo del possesso del *green pass* in corso di validità o della certificazione medica di esenzione alla campagna vaccinale per accedere a tutte le sedi del Gruppo ENAV (sia per i dipendenti sia per il personale esterno e fornitori), da esibire su richiesta dei soggetti incaricati ad effettuarne il controllo. Sempre con riferimento all'emergenza sanitaria, si è provveduto ad aggiornare costantemente la documentazione prodotta in materia di mitigazione del rischio, *Documento di Valutazione del Rischio COVID-19 e manuale informativo per il personale*, per tutte le Società del Gruppo.

Nel corso del 2021, nel rispetto della programmazione stabilita, sono state effettuate le verifiche ispettive interne, finalizzate alla compliance del Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro del Gruppo conforme alla norma UNI ISO 45001:2018, mentre nel corso del secondo semestre 2021 è stato effettuato, positivamente da parte dell'organismo di certificazione DNV-GL, l'audit di sorveglianza della certificazione UNI ISO 45001:2018.

Per quanto attiene all'analisi degli infortuni, si evidenzia che su n. 13 infortuni occorsi in ENAV, n. 12 sono classificati in itinere e n. 1 accaduto sul lavoro non direttamente riconducibile alle mansioni svolte dal lavoratore. In Techno Sky, su n. 6 infortuni, n. 3 sono verificati in itinere e quelli accaduti sul lavoro (n. 3) sono solo in parte riconducibili alla mansione svolta dal lavoratore. Per IDS AirNav si è verificato n. 1 infortunio in itinere.

Infine, per tutte le sedi del Gruppo è proseguita, secondo necessità occorrenti, l'attività di redazione ed aggiornamento dei Piani di emergenza, dei Documenti di Valutazione dei Rischi, dei Documenti Unici di Valutazione dei Rischi da Interferenza (DUVRI), dei Verbali di Cooperazione e Coordinamento (VCC) nonché l'attività di gestione dei dispositivi di protezione individuali, l'erogazione della formazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro e l'effettuazione, secondo la prevista programmazione, della sorveglianza sanitaria dei lavoratori, secondo i protocolli sanitari approvati, delle prove di evacuazione e della sorveglianza fisica delle sorgenti radiogene, effettuata dagli Esperti di Radioprotezione.

Investimenti e PNRR

Gli investimenti realizzati dal Gruppo hanno l'obiettivo di assicurare che gli *assets* a supporto dei servizi di gestione del traffico aereo sul territorio nazionale siano: i) coerenti con gli obiettivi di *performance* tecnici, economici e prestazionali richiesti; ii) conformi agli *standard* qualitativi e prestazionali stabiliti in ambito nazionale ed internazionale dagli Organismi regolatori del Settore; iii) in linea con l'evoluzione della piattaforma tecnologica e con i nuovi concetti operativi definiti e sviluppati in ambito europeo per il network ATM (Air Traffic Management); iv) funzionali alle esigenze di sviluppo del mercato terzo.

Il peso prevalente degli investimenti è rappresentato dall'insieme degli interventi che riguardano le infrastrutture tecnologiche operative, in quanto esse condizionano direttamente le attività aziendali di *core business* in termini di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo. Lo strumento attraverso cui vengono pianificati gli investimenti è il piano degli investimenti di durata pluriennale (2020 – 2024) e aggiornato attraverso rimodulazioni che tengono conto di esigenze operative emerse in corso di anno.

Nel 2021 si è registrato un valore dei capex riferito al bilancio consolidato pari a 85,6 milioni di euro (91,5 milioni di euro al 31 dicembre 2020) e di 85,2 milioni di euro (87,7 milioni di euro al 31 dicembre 2020) riferiti al bilancio separato di ENAV S.p.A.



A seguito della pandemia da COVID-19, il piano di investimenti, in sede di approvazione del budget 2021, è stato oggetto di rimodulazione per tener conto sia delle difficoltà e dei ritardi nelle varie attività da parte dei fornitori, in particolare quelli esteri, sia per l'impossibilità degli spostamenti che per la carenza di materiali a cui si è aggiunta la riduzione dei fabbisogni da parte della Capogruppo. La crisi pandemica, infatti, ha visto una importante revisione degli scenari di traffico atteso portando ENAV ad avviare una revisione della pianificazione della spesa per investimenti in base ai ridotti obiettivi di capacità, in linea con gli altri Service Provider europei.

Tra i principali investimenti in corso di realizzazione rilevati nel 2021, si evidenziano:

- ✓ la prosecuzione del programma 4-Flight, che ha lo scopo di sviluppare la nuova piattaforma tecnologica di automazione degli Area Control Center (ACC) italiani in sostituzione di quella attualmente operativa ed assumendo al suo interno il sistema Coflight come una componente di base;
- ✓ la realizzazione della prima Torre Remota italiana, che ha lo scopo di consentire il controllo aeroportuale da una Control Room mediante telecamere dotata di vista a 360°, in luogo della sala ubicata su una torre di controllo fisica;
- ✓ l'assorbimento delle posizioni di controllo radar di avvicinamento dalle attuali sale dedicate presso i maggiori aeroporti agli Area Control Center sovrastanti;
- ✓ l'ammodernamento dei sistemi di osservazione meteo aeroportuali;
- ✓ la realizzazione della nuova rete di comunicazione ENET-2, che andrà a sostituire la corrente rete ENET che interconnette tutti i siti operativi nazionali, veicolando la fonia operativa, i dati radar, i piani di volo, i dati meteo, AIS e di controllo impianti;
- ✓ la realizzazione del Technical Operation Center, deputato al controllo centralizzato dei sistemi di assistenza al volo;
- ✓ la realizzazione del sistema di Arrival Management, deputato ad un ottimizzato sequenziamento degli aeromobili in arrivo su aeroporti maggiori.

I nuovi obiettivi del programma Sesar, per far fronte all'attuale frammentazione dei servizi per il controllo del traffico aereo prevedono la messa in opera di complessi programmi in ambito internazionale. In tale ambito sono stati avviati diversi progetti, tra cui si riportano, di seguito, quelli di maggior rilievo.

Sesar e le attività di ricerca e sviluppo

Il programma di ricerca e sviluppo europeo Sesar è un'iniziativa lanciata dalla Commissione Europea per fornire al quadro normativo del *Cielo Unico Europeo* gli elementi tecnologici innovativi che permettano la realizzazione di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo moderno, interoperabile, sostenibile, resiliente, efficiente e capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure, nel rispetto dell'ambiente e con una minore frammentazione nella gestione dello spazio aereo.

Nel 2017 si è conclusa la prima fase del programma relativa al periodo 2009-2016 (Sesar 1) in cui la Capogruppo ha rivestito un ruolo importante conducendo diverse attività di sperimentazione pre-operativa, sia in ambito aeroportuale sia per ciò che riguarda gli spazi aerei di sorvolo e/o di avvicinamento, partecipando a 98 progetti ed in più di 30 esercizi di validazione.

La seconda fase del programma, denominata Sesar 2020 o anche Sesar 2, è attualmente in esecuzione ed ha un orizzonte temporale di otto anni. Il Sesar 2020 è articolato in tre periodi di attività: Wave 1 che copre i primi quattro anni (2016-2020), Wave 2 per i successivi quattro anni (2020-2023) e infine, parallela alla Wave 2, la Wave 3 per il triennio conclusivo 2021-2023 a completamento del budget dei finanziamenti stanziati dalla Commissione europea per Sesar 2020.



Per la realizzazione dei progetti, la Capogruppo si è avvalsa del contributo di un gruppo di partner nazionali ed internazionali, c.d. Linked Third Parties (LTP), opportunamente selezionati in base ad appositi accordi tecnico-operativi, nonché delle società controllate Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight. In alcuni progetti la Capogruppo opera in qualità di membro coordinatore della specifica *solution*, in altri in qualità di membro sottoposto al coordinamento di altri partner capofila.

Nel suo complesso Sesar 2020 vede la partecipazione del Gruppo ENAV in 32 progetti afferenti alle tematiche di più alto interesse aziendale, distinti in: Wave 1, conclusa positivamente nel 2020 con la Capogruppo impegnata in 16 progetti e con più di 20 validazioni condotte; Wave 2 e Wave 3, entrambe attualmente in fase di esecuzione che vedono la partecipazione del gruppo ENAV, rispettivamente, in 12 e 4 progetti. E' stata inoltre formalmente avviata, nel mese di dicembre 2021, la nuova fase del programma denominata Sesar 3 (2023–2031), con inizio delle attività tecniche previste nel corso del 2023 e che vedrà il Gruppo pienamente coinvolto nel processo di modernizzazione del sistema ATM europeo.

Sesar Deployment Manager

Il Sesar Deployment Manager (SDM) è l'organo voluto dalla Commissione Europea per sincronizzare e coordinare la modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo in Europa. Tale attività è svolta dalla Sesar Deployment Alliance Association Internationale Sans But Lucratif (SDA AISBL), l'associazione internazionale non profit composta da alcuni provider della navigazione aerea, da alcune compagnie aeree e dallo SDAG (*Sesar Related Deployment Airport Operators Grouping*) per un totale di 19 membri tra cui ENAV. In accordo a quanto previsto nell'articolo 9 del Regolamento europeo 2013/409, il Deployment Manager deve garantire la sincronizzazione e il coordinamento dei progetti di implementazione locali necessari per attuare il Regolamento 2021/116 (Pilot Common Project PCP) e la sua declinazione in Deployment Programme, che costituisce il documento di riferimento per l'identificazione delle priorità dei bandi di finanziamento europei per il settore del trasporto aereo. Il mandato dell'attuale SDM terminerà a maggio 2022. La Commissione Europea ha lanciato a fine ottobre 2021 la nuova Call per la selezione del futuro Deployment Manager alla quale ha risposto il partenariato SESAR Deployment and Infrastructure Partnership (SD&IP) partecipato da utenti dello spazio aereo, società di gestione aeroportuali, gestori dello spazio aereo europeo, tra i quali ENAV, e il Network Manager. La selezione del nuovo Deployment Manager è attesa nel primo semestre del 2022.

Le attività di deployment di Sesar, coordinate dal Sesar Deployment Manager, e cofinanziate dalla Commissione Europea tramite l'Agenzia INEA, favoriscono l'aggiornamento annuale del Deployment Programme, nella cui revisione la Capogruppo ha un ruolo di leadership, in coordinamento con gli altri stakeholder europei. Allo stesso tempo, la Capogruppo mantiene l'allineamento tra il Piano degli investimenti e i requisiti del Deployment Programme, per garantire la conformità nelle modalità e nelle tempistiche di implementazione pianificate dalla Capogruppo con la regolamentazione europea di riferimento. Al riguardo si rappresenta che, con riferimento ai bandi di cofinanziamento a valere sul programma Connecting European Facilities (CEF), il 2021 ha visto la prosecuzione dei progetti ad oggi aggiudicati e preordinati all'implementazione del regolamento 2014/716, sostituito nel mese di febbraio 2021 dall'emanazione del regolamento europeo 2021/116 *Common Project One*. I progetti coordinati dal SDM sono complessivamente 343, di cui oltre 155 già completati, che all'atto della completa conclusione comporteranno dei benefici sia in ambito di riduzione dei ritardi operativi che nei risparmi di jet fuel e di riduzione delle emissioni di CO₂ nel pieno rispetto dell'ambiente.



Il Piano Nazionale di ripresa e Resilienza (PNRR) per il Gruppo ENAV

ENAV a partire dall'ultimo trimestre del 2020 e per tutto il 2021 si è occupata, in stretto coordinamento con il Ministero dei Trasporti e delle Mobilità Sostenibili (MIMS), di identificare le iniziative meritevoli di essere inserite nel pacchetto di provvedimenti che lo Stato Italiano ha proposto alle istituzioni Comunitarie, nell'ambito del Piano europeo di Recovery dalla pandemia da COVID-19. Il Gruppo nel 2021 ha concluso una istruttoria con il MIMS ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) ed ha identificato un totale di 9 progettualità che esprimono le eccellenze dell'intero Gruppo e rientrano nell'ambito del filone della *Digital Innovation* e la *Green Infrastructures*. Le iniziative sono state approvate alla fine del 2021, con la firma delle convenzioni previste con il MIMS.

ENAV, IDS Air Nav, Techno Sky e D-Flight hanno tutte contribuito a definire un gruppo di iniziative che propongono risultati tangibili a partire dalla fine del 2023 e si sviluppano fino al primo trimestre del 2026, con costi che per tutte e nove le iniziative raggiungono i 110 milioni di euro. Le iniziative comprendono una serie di ammodernamenti che prevedono il consolidamento di nove APP (avvicinamenti) negli ACC (Area Control Center) italiani, l'implementazione su due aeroporti di un sistema ATM di Torre di nuova generazione e l'implementazione di un sistema avanzato per il sequenziamento efficiente degli aeromobili in arrivo, negli ACC di Roma e Milano. In aggiunta, ci saranno implementazioni che contribuiranno a migliorare il profilo di cyber-security delle infrastrutture di comunicazione, ed investimenti sul cloud pubblico a supporto delle necessità gestionali del Gruppo e sulla virtualizzazione di alcune infrastrutture operative, oltre ad una migliorata digitalizzazione delle informazioni aeronautiche, un modello manutentivo che utilizzi le più avanzate tecniche dell'Information Technology ed iniziative per il controllo e la gestione del traffico cosiddetto "unmanned" nei cieli italiani.

Ambiente

Nell'ambito delle iniziative atte a sviluppare un business sostenibile, il Gruppo ENAV si pone l'obiettivo di ridurre ed efficientare i consumi connessi alla realizzazione dei propri servizi e di contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale derivante dalle operazioni aeree. Per tali motivi, il Gruppo punta sia a ridurre le emissioni connesse alle proprie attività produttive, sia a modernizzare e ottimizzare l'infrastruttura e il network dei servizi del traffico aereo (ATS) così da contribuire alla riduzione dell'anidride carbonica (CO₂) associata alle attività degli Airspace Users (AU).

Interventi in ambito operativo

Al fine di favorire lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo, la Capogruppo provvede alla continua revisione e al costante ammodernamento delle infrastrutture e del network ATS, ottimizzando la resa dei servizi e, non ultimo, rendendo disponibili procedure strumentali e rotte di volo sempre più efficienti e utili per contribuire alla riduzione del consumo di carburante e, di conseguenza, a ridurre il correlato impatto sull'ambiente.

Garantendo, sempre, i più elevati livelli di sicurezza delle operazioni (Safety), ENAV pianifica e realizza interventi di ammodernamento dei propri asset che, anche attraverso la cooperazione e la sincronizzazione di iniziative collaborative con gli stakeholders, si propongono di realizzare il continuo miglioramento del network ATS, rendendo disponibile per gli Operatori Aerei traiettorie di volo sempre più *environmental friendly*, caratterizzate da tempi di percorrenza minori e riduzione dei vincoli alla pianificazione e alle operazioni di volo.

Tutti gli interventi programmati e implementati in tale ambito sono catalogati e monitorati, periodicamente, nel *Flight Efficiency Plan* (FEP).



Nell'aggiornamento annuale del FEP sono rendicontate e valutate tutte le implementazioni di *Operational Efficiency* realizzate dalla Capogruppo, nel periodo di riferimento, nei vari segmenti di attività, tra cui: i) il segmento *ground* dedicato alla riduzione dei tempi e all'ottimizzazione della movimentazione al suolo degli aeromobili in aeroporto (*start-up e taxi in/out phases*); ii) la fase di *involo*, relativa alle operazioni di decollo e alle traiettorie per la *salita iniziale*; iii) la fase di *crociera* (*EnRoute phase*); iv) la fase di *terminale* (*Arrival*), relativa all'ottimizzazione dei profili di volo dei segmenti di avvicinamento per l'atterraggio.

Lo stato di avanzamento e di efficacia delle azioni implementate e utili per il raggiungimento degli obiettivi e delle prestazioni richieste ai fornitori dei servizi della navigazione aerea (ANSP) nel settore ambientale (*Environmental Key Performance Area/Indicator*) che sono soggette alla verifica e al controllo da parte di ENAC, sono riportate e valorizzate nel *Flight Efficiency Plan*.

Fin dal 2012, le risultanze delle azioni riportate nel FEP sono, inoltre, considerate e valorizzate nel piano nazionale per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica - *Italy's Action Plan on CO₂ Emissions Reduction* - che l'Italia si è impegnata a realizzare quale contributo al più ampio programma per il contrasto ai cambiamenti climatici adottato, nel settore aeronautico, in ambito ECAC/ICAO.

La situazione straordinaria provocata dall'emergenza sanitaria per la pandemia da COVID-19 ha prodotto una contrazione globale dei collegamenti aerei che è stata assolutamente significativa nel 2020, e che, seppur con una incidenza meno marcata a partire dal secondo semestre dell'anno, ha caratterizzato anche il 2021.

Dopo l'iniziale e perdurante riduzione dei volumi di traffico registrati nel primo semestre del 2021 (stimabile in circa il 60-70% del traffico aereo che si era registrato nel 2019 nello spazio aereo nazionale), grazie all'alleggerimento delle restrizioni, nazionali ed internazionali, alla mobilità di persone e beni resa possibile dalla campagna vaccinale, a partire da luglio si è registrata una sensibile ripresa dei sorvoli, ma anche del traffico aereo in arrivo e partenza da/per i principali Paesi europei o sviluppato da/per gli aeroporti nazionali, portando il consuntivo 2021 ad attestarsi a +44,9% rispetto al 2020, in termini di unità di servizio di rotta, e -42,4% rispetto ai volumi che si registravano pre-pandemia.

Nel 2021, a beneficio dei ridotti movimenti operati e, in prospettiva, nell'ottica di supportare le pianificazioni degli *Airspace Users*, gli *Air Navigation Service Providers* europei, in coordinamento con il *Network Manager*, hanno mantenuto la stragrande maggioranza delle misure di *flight efficiency* introdotte nel 2020, confermando la sospensione di molti vincoli alla pianificazione.

In Italia, il livello di traffico aereo gestito ha consentito, anche nel 2021, di mantenere e di attivare misure operative *ad hoc* che hanno ulteriormente ottimizzato la pianificazione di traiettorie di volo senza o con minori restrizioni all'utilizzo del Network ATS, con sospensione delle limitazioni della *airspace availability* per le traiettorie orizzontali e con rimozione dei *level capping* per i profili verticali di volo (normalmente introdotte per ordinare e mantenere una fluida gestione dei flussi di traffico in rotta, nelle aree di terminale e in prossimità degli aeroporti di partenza e/o di destinazione), piuttosto che con la riduzione delle restrizioni alla permeabilità delle aree militari.

In continuità con quanto attuato negli anni precedenti ed in aggiunta a quanto già realizzato con l'implementazione del Progetto *Free Route Airspace Italy* (FRAIT - che consiste in una pianificazione più libera delle traiettorie nello spazio aereo al di sopra dei 30.500 ft circa 9.000 metri), nel 2021 grazie ai coordinamenti con l'Aeronautica Militare (AMI), la Capogruppo ha massimizzato l'*Airspace Availability*, ha modernizzato il Network ATS dello spazio aereo al di sotto del FRAIT e nelle aree di Terminale, ma anche realizzato interventi che hanno permesso di conseguire miglioramenti nelle performance relative alle operazioni sull'area di movimento aeroportuale.

In particolare, relativamente al solo Spazio Aereo FRAIT, si è evidenziata che quasi il 45% del traffico aereo assistito ha potuto beneficiare di una riduzione della distanza totale, dall'aeroporto di partenza a quello di



destinazione (*gate-to-gate*), determinando una riduzione complessiva di circa 10,8 milioni di chilometri pianificati (pari a 31,0 Km per aeromobile), con una conseguente riduzione di emissioni di CO₂ di circa 152 milioni di kg e con un risparmio in termini di carburante necessario alle operazioni di volo “in crociera” (*En Route*) stimabile in circa 48,2 milioni di kg complessivi.

Se nello Spazio Aereo FRAIT erano già stati rimossi i vincoli che caratterizzavano il precedente Network, consentendo agli *Airspace User* di pianificare/volare, con traiettorie dirette, da un definito punto di ingresso nello spazio aereo nazionale ad un punto di uscita dallo spazio aereo, nel 2021 si sono realizzati interventi aggiuntivi per assicurare un’ulteriore armonizzazione dei profili di volo dei flussi di traffico aereo, nazionali ed internazionali, che interessavano le Aree Militari. In stretta collaborazione con l’Aeronautica Militare ed in una condivisa applicazione del concetto di *Flexible Use of Airspace* (FUA), tali interventi hanno permesso di ottenere un’ulteriore riduzione delle distanze pianificate/volate con risultati che si possono quantificare in una riduzione di circa 0,85 milioni di kg di carburante e con una conseguente riduzione delle emissioni di CO₂ nell’atmosfera stimabile in circa 2,47 milioni di kg.

Sempre nel 2021, con riferimento alle aree di Terminale, la Capogruppo ha proseguito nella realizzazione di due programmi pluriennali: i) il piano di transizione alla *Performance Based Navigation* (PBN), implementando procedure strumentali di tipo satellitare, con associata e progressiva dismissione di radioassistenze, ground-base, ormai superate come i Non Directional Beacon (NDB) e/o i Locator; ii) il programma di transito della fornitura dei servizi di controllo di avvicinamento presso i centri di controllo d’area. I due programmi permettono di ottimizzare il network ATS in Terminale con ulteriore bilanciamento tra la *Flight Efficiency* e le performance di *Capacity e Predictability*, con attese riduzioni complessive di consumi ed emissioni di CO₂ stimabile in circa 3,7 milioni di Kg di carburante e 11,6 milioni di chilogrammi di minori emissioni di CO₂.

Nel 2021, inoltre, la dismissione di alcuni sistemi di radioassistenza, ad invarianza o addirittura con un miglioramento del livello di servizio agli *Airspace User*, ha consentito di realizzare una riduzione dei consumi energetici e, quindi, ha permesso alla Capogruppo di ridurre l’impatto elettromagnetico generato dalle emissioni delle radioassistenze dismesse e di ridurre i consumi per l’esercizio della manutenzione ordinaria e straordinaria di tali impianti, inclusi i costi e il consumo del carburante dei mezzi utilizzati per il raggiungimento dei siti remoti ove tali radiofari erano ubicati.

Sono continuate, infine, le attività di follow-up e miglioramento dei processi di *Airport Collaborative Decision Making* (A-CDM) che ha consentito di realizzare un sistema di gestione coordinata dei movimenti a terra degli aeromobili sugli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera, Napoli Capodichino e Bergamo Orio al Serio.

Interventi connessi allo sviluppo dell’Advanced Air Mobility

Il futuro della mobilità sostenibile passa anche attraverso lo sviluppo dell’*Advanced Air Mobility* e della sua componente Urban. In accordo al *Piano Nazionale per la mobilità aerea avanzata* predisposto da ENAC, il Gruppo e, in particolare, ENAV collabora con gli altri Stakeholder, pubblici e privati, nel definire la proposta del framework regolamentare che possa consentire lo sviluppo dell’*Advanced Air Mobility* in Italia.

A seguito della definizione di un Memorandum of Understanding e di Accordi di Cooperazione con ENAC e con gli altri Stakeholder del settore, forti dell’esperienza maturata nella realizzazione del network ATS, ENAV sta proattivamente contribuendo a definire lo sviluppo di una rete di collegamenti aerei tra nodi di un futuro sistema di mobilità generale (aeroporti, stazioni, porti, centri e poli di interscambio, snodi della logistica, ecc.) che possa supportare l’effettivo utilizzo degli innovativi mezzi aerei a propulsione elettrica (droni, ma anche



aeromobili a decollo verticale, i.c.d. eVTOL), così da contribuire a creare le condizioni per sostituire o almeno ridurre il ricorso a modalità di trasporto che risultano meno *E*

In particolare, il Gruppo sta fornendo un contributo tecnico-operativo per definire:

- il quadro regolatorio, nazionale e sovranazionale, necessario per sviluppare le operazioni aeree degli Unmanned Air System (UAS), con pilota remoto e/o per operazioni automatizzate/autonome, da condurre in VLOS (Visual Line of Sight), EVLOS (Enhanced Visual Line of Sight) e BVLOS (Beyond Visual Line of Sight), all'interno dello U-Space nazionale;
- i criteri per la progettazione, la valutazione dell'interferenza e l'implementazione del network di rotte di collegamento, di arrivo e di partenza tra nodi della mobilità avanzata (aeroporti/eliporti e vertiporti e i c.d. "sand-box");
- le modalità per la gestione delle interferenze tra Air Traffic Management (ATM) e Unmanned Traffic Management (UTM), per poter evolvere i servizi agli Airspace User, dalla logica della segregazione alla logica dell'integrazione e della dinamica riconfigurazione dello U-Space;
- dei servizi, base e supplementari, dedicati ai nuovi mezzi aerei e delle condizioni per la certificazione degli U-Space Service Provider (USSP).

Lo sviluppo di nuovi concetti operativi, di nuove infrastrutture e reti, di nuovi servizi e operazioni aeree, aumenteranno l'offerta disponibile per il cittadino e per le imprese e consentiranno, seppur in maniera graduale, di sviluppare un nuovo segmento del trasporto aereo che permetterà di ridurre e, in alcuni casi, di sostituire, le modalità che producono emissioni nocive nell'atmosfera, con le innovative modalità di trasporto aere a propulsione elettrica e, quindi, *environmental friendly*.

Interventi in ambito Facilities

In linea con le politiche ambientali avviate negli ultimi anni la Capogruppo è impegnata nella riduzione dei consumi energetici e nell'abbattimento delle emissioni di gas-serra anche attraverso la dotazione di impianti per l'auto-produzione di energia da fonti rinnovabili, o da fonti meno inquinanti (gas metano). In linea con la normativa comunitaria che a seguito della COP 26 (Conference of the Parties tenutasi a Glasgow nel 2021), prevede un abbattimento delle emissioni inquinanti in atmosfera di oltre il 45% nel 2030, il Gruppo è impegnato ad intraprendere un percorso che possa portare ad essere compliance in anticipo a tali scadenze. A tal fine, nel mese di ottobre, ENAV ha stipulato un contratto per l'acquisto di energia elettrica, per l'alimentazione di tutti i siti istituzionali, da fonti rinnovabili. In ottemperanza al D. Lgs 102/2014 ha effettuato due diagnosi energetiche su un totale di 24 siti e sulla base dei risultati ottenuti ha individuato per gli stessi delle opportunità di miglioramento dell'efficienza energetica. Tali opportunità si concretizzeranno attraverso degli interventi volti ad ammodernare gli impianti tecnologici e realizzare un percorso di riduzione dei consumi di energia elettrica.

Tra gli interventi previsti vi è la realizzazione di nuovi impianti fotovoltaici, in aggiunta a quelli esistenti già realizzati presso la sede legale della Capogruppo, l'aeroporto di Bari e di Ancona Falconara, il Centro di Controllo di Area di Brindisi e presso il radiofaro di Bitonto. In particolare, sono in fase di attivazione gli impianti fotovoltaici degli aeroporti di Napoli, di Genova e di Catania ed in fase di realizzazione ulteriori quattro impianti fotovoltaici presso i siti ENAV nel sud Italia. Sono invece in fase di progettazione gli impianti fotovoltaici per l'Academy di Forlì, per la nuova torre e il nuovo Area Control Center di Milano.

È stato ultimato l'ammodernamento dell'impianto di illuminazione interna ed esterna a LED, completo di domotica di comando e controllo, dell'Area Control Center (ACC) di Roma e di Padova, e sono stati avviati i lavori per l'ammodernamento dell'impianto di illuminazione a LED presso la sede centrale della Capogruppo.



Sono infine stati avviati i lavori per la realizzazione di una centrale di trigenerazione presso l'ACC di Roma che apporterà un risparmio di energia primaria assorbita dalla rete di circa il 36% rispetto quella consumata attualmente dallo stesso ACC, equivalente ad una riduzione di CO₂ di 590 tonnellate l'anno.

Complessivamente gli interventi previsti nel Piano Energetico decennale comporteranno un risparmio dei consumi totali di energia elettrica della Capogruppo del 37%.

Una buona parte dei suddetti interventi potrà beneficiare anche delle opportunità fornite dagli incentivi erogati dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE).

Attività internazionali

Il 2021 ha visto il perdurare degli effetti legati alla pandemia da COVID-19, che ha causato una rilevante riduzione degli spostamenti e di conseguenza del numero dei meeting internazionali in presenza. Ciò nonostante la Capogruppo ha continuato, attraverso meeting e con strumenti di tele/videoconferenza, le attività volte a consolidare i rapporti con gli altri *Air Navigation Service Provider* sia a livello bilaterale, sia attraverso alleanze ed aggregazioni (come ad esempio l'alleanza A6) nonché, con le principali Istituzioni ed Organizzazioni Internazionali esistenti nell'ambito del trasporto aereo ed in particolare dell'*Air Traffic Management* (ICAO, la Commissione Europea, Sesar Joint Undertaking, Sesar Deployment Manager, EASA, CANSO, EUROCONTROL e EUROCAE).

Sono state svolte numerose attività in seno alle istituzioni europee, soprattutto con riguardo ad aspetti normativi di rilievo per il settore dell'aviazione e per la Capogruppo, di cui si riportano di seguito i più rilevanti:

- la revisione, da parte del Consiglio e del Parlamento Europeo, della proposta della Commissione Europea di due nuovi Regolamenti che modificano l'assetto normativo del Single European Sky. L'iniziativa ha un impatto diretto sulle attività del Gruppo ENAV, sia per quanto riguarda il core business che il mercato terzo, nonché per la più ampia strategia della Società ed il proprio posizionamento a livello nazionale ed internazionale. Per tale motivo nel corso dell'anno sono state effettuate varie attività di coordinamento, con iniziative sia a livello nazionale che internazionale. Tali attività proseguiranno anche nel 2022 in considerando che tali Regolamenti prevedono una successiva attività di predisposizione e/o revisione di numerosi regolamenti attuativi;
 - l'approvazione di un nuovo Regolamento per la definizione del framework normativo relativo alla fornitura dei servizi per la gestione del traffico aereo dei droni (U-Space), settore nel quale il Gruppo ENAV, insieme alle autorità nazionale di vigilanza e all'industria italiana, sta svolgendo un ruolo propulsivo anche a livello europeo ed internazionale, anche considerando il ruolo attivo della società partecipata D-Flight, che si occupa della fornitura dei servizi U-Space. L'iter di approvazione di tale Regolamento ha visto un intenso dibattito che ha coinvolto le istituzioni e gli attori sia a livello europeo che nazionale, con attività che proseguiranno nel 2022 con l'obiettivo di definire le norme *non-binding* a supporto dell'implementazione del Regolamento;
 - la revisione del Regolamento per la definizione dei target europei sulle performance per il terzo periodo di riferimento (RP3 2020-2024), e la conseguente preparazione di nuovi piani di performance nazionali.
- Sempre in ambito normativo, si segnalano ulteriori attività di aggiornamento di alcuni Regolamenti di rilievo per i fornitori di servizi alla navigazione aerea, tra questi:
- Regolamento (EU) 2017/373 relativo ai *Common Requirements* e sulla base del quale la Capogruppo viene certificata da ENAC per la fornitura dei Servizi di navigazione aerea;
 - Regolamento (EU) 923/2012 riguardante gli *Standardised European Rules of the Air* (SERA) sulla base del quale vengono erogati i Servizi del Traffico Aereo;



- Regolamento (EU) 2015/340 riguardante *air traffic controllers' licenses and certificates* sulla base del quale vengono rilasciate le certificazioni per il personale Controllore del Traffico Aereo.

Nel contesto delle iniziative europee in campo tecnologico, la Capogruppo è stata direttamente coinvolta nelle attività di Ricerca e Sviluppo e di Deployment nel contesto del programma SESAR (Single European Sky ATM Research), in particolare:

- è continuata l'attività all'interno dell'impresa comune Sesar, che raccoglie tutti gli attori del settore *aviation* che ha visto nel mese di dicembre il lancio della nuova SESAR 3 Joint Undertaking con il compito di gestire le attività di ricerca nell'ambito ATM per i prossimi 10 anni;
- sono continuate le attività di coordinamento con le compagnie aeree, gli aeroporti, i principali fornitori dei servizi di navigazione aerea ed Eurocontrol Network Manager, per la creazione del consorzio competente per le attività di coordinamento e sincronizzazione del Deployment Programme (DP), il programma di implementazione volto alla realizzazione dei progetti SESAR previsti dal Regolamento UE 2021/116 Common Project 1;
- nell'ambito delle attività di *Exploratory Research* ENAV ha proseguito le attività del progetto ECHO (*European Concept of Higher Airspace Operations*) che ha l'obiettivo di definire i concetti operativi delle operazioni nel cosiddetto *Higher Airspace*, ossia lo spazio aereo che si trova al di sopra dei livelli di volo normalmente utilizzati dal traffico aereo convenzionale. Il progetto vede un forte coinvolgimento di attori istituzionali ed industriali nazionali, considerato anche il ruolo dell'Italia grazie alla presenza dello spaziorporto presso l'aeroporto di Taranto-Grottaglie.

Attività commerciali

Nel 2021 il Gruppo ENAV ha conseguito risultati in termini di ricavi derivanti dalla vendita di sistemi e servizi sul mercato non regolamentato per un totale di 33 milioni di euro (26,9 milioni di euro nel 2020) in incremento del 22,3% rispetto all'esercizio precedente. Nel corso dell'esercizio sono stati acquisiti diversi contratti in ambito Gruppo, pur in un contesto in cui l'emergenza sanitaria ancora in corso ha rallentato l'erogazione delle attività specie in termini di servizi prestati *on-site* presso il cliente.

Per la Capogruppo sono stati acquisiti vari ordini per le attività di Flight Inspection and Validation da svolgersi sia in Italia che in alcuni stati esteri, quali Albania, Qatar, Romania, Lithuania e Croazia, per un valore complessivo pari a 1,6 milioni di euro e ordini per attività di consulenza aeronautica sul territorio italiano per complessivi 1,4 milioni di euro.

In previsione dei mondiali di calcio che si terranno in Qatar nel 2022, la Civil Aviation Authority dell'Emirato del Qatar ha avviato vari programmi per l'ammodernamento delle proprie piattaforme adibite al controllo del traffico aereo. In questo contesto la Capogruppo si è aggiudicata un primo contratto, per un valore di circa 0,6 milioni di euro per il supporto all'aviazione civile locale al fine di ottenere l'approvazione da parte dell'ICAO della nuova *Flight Information Region* di Doha. In collaborazione con Leonardo, ENAV si è aggiudicata un contratto di circa 1 milione di euro per la fornitura di servizi di validazione di nuovi concetti operativi quali la *Distance Base Separation*.

IDS AirNav ha sottoscritto diversi ordini tra cui: il contratto di aggiornamento dei sistemi AIM (Aeronautical Information Management) con il service provider brasiliano per un valore di 2,2 milioni di euro; un contratto di aggiornamento dei sistemi e di rinnovo della manutenzione per un periodo di cinque anni con il Service Provider australiano per un valore complessivo di 3,4 milioni di euro; un contratto di aggiornamento del sistema *Aeronautical Data Processing System* (ADPS) e il rinnovo triennale di manutenzione dei sistemi di Flight Procedure Design con il Service Provider canadese per un valore complessivo pari a 2,3 milioni di euro;



un contratto per i servizi di Training ai controllori della Libyan Civil Aviation Authority per un valore pari a circa 0,9 milioni di euro.

Relativamente a Techno Sky, è stato sottoscritto un contratto per la fornitura di sistemi di comunicazione e navigazione presso l'aeroporto di Asmara in Eritrea per complessivi 3,1 milioni di euro e formalizzati nuovi ordini con la aviazione civile libica, per la fornitura dei sistemi negli aeroporti di Mitiga e Misurata e relativi corsi di formazione per un valore complessivo di 1,3 milioni di euro.

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

Altre informazioni

Piano di performance 2020-2024

Il protrarsi della pandemia da COVID-19 anche nel 2021 ha modificato significativamente lo scenario di crescita in cui gli operatori del comparto del trasporto aereo si sono trovati ad operare. Per quanto concerne i fornitori di servizi alla navigazione aerea, il provvedimento di maggiore rilievo è rappresentato dall'emanazione, da parte della Commissione Europea, di un nuovo Regolamento comunitario 2020/1627 in tema di tariffe e di performance. Tale Regolamento ha previsto nuove tempistiche per la revisione dei Piani di Performance per il periodo 2020-2024 (RP3), l'introduzione del cosiddetto *combined period* (2020-2021) ai fini della performance e della valorizzazione dei ricavi da balance, nonché l'emanazione di nuovi target europei di *cost efficiency*, formalizzati nella Decisione n. 891 del 2 giugno 2021, che sono i seguenti:

- per il periodo 2020-2021, un target di tariffa DUC (*Determined Unit Cost*) del periodo 2020-2021 del +120,1% rispetto alla tariffa DUC 2019;
- per l'anno 2022, un target di tariffa DUC del -38,5% rispetto alla tariffa DUC del periodo 2020-2021;
- per l'anno 2023, un target di tariffa DUC del -13,2% rispetto alla tariffa DUC del 2022;
- per l'anno 2024, con un target di tariffa DUC del -11,5% rispetto alla DUC del 2023.

Nel rispetto delle indicazioni del Regolamento n. 2020/1627, i provider e gli Stati sono stati quindi chiamati a predisporre il nuovo Piano delle Performance entro il mese di ottobre 2021. In ottemperanza alla scadenza prevista dal dettato normativo comunitario, il regolatore nazionale, ovvero l'ENAC, ha provveduto in data 6 ottobre 2021 a trasmettere alla Commissione Europea il Piano delle Performance nazionale per il terzo *reference period* (2020-2024), comprendente il perimetro delle informazioni operative ed economiche della Capogruppo. Nel nuovo Piano, in coerenza con i nuovi target di *performance*, la Società ha pianificato i propri livelli di costo e di traffico, ai fini della determinazione delle tariffe per il periodo 2022-2024.

Successivamente alla data di presentazione del Piano, l'organo statistico di Eurocontrol, STATFOR, ha pubblicato in data 15 ottobre 2021 un nuovo *forecast* del traffico europeo sviluppato sulla base delle informazioni più recenti sul trend dei voli e delle unità di servizio. A seguito delle nuove previsioni di traffico, la Commissione Europea, con lettera indirizzata agli Stati membri, ha chiesto di aggiornare il proprio Piano delle Performance, accogliendo per gli anni rimanenti del RP3, le nuove stime pubblicate da STATFOR.

In accordo con l'Autorità Nazionale di Vigilanza ENAC, la Capogruppo ha quindi provveduto a rivedere la propria pianificazione economica ed operativa alla luce delle nuove stime, aggiornando le pertinenti sezioni del Piano delle Performance italiano.

A valle del riscontro positivo da parte di ENAC circa l'attinenza della previsione dei costi e del traffico di ENAV rispetto ai target previsti dalla Decisione della Commissione Europea n. 2021/891, nella seconda metà del mese di novembre 2021 la stessa Autorità nazionale ha quindi nuovamente trasmesso il Piano delle Performance aggiornato alla Commissione Europea.



Tale documento, insieme ai Piani di Performance degli altri Stati membri, è stato sottoposto al vaglio del *Performance Review Body* (PRB), organo tecnico di supporto alla Commissione Europea preposto alle valutazioni delle performance economiche ed operative. Sulla base delle informazioni evincibili dalla recente riunione del Single Sky Committee, il PRB ha espresso una preliminare valutazione sul Piano delle Performance italiano, ritenendolo per quanto consta “consistent” rispetto ai target previsti nella Decisione 2021/891, per tutte le aeree economiche ed operative.

Per effetto di tale positiva valutazione, nelle tempistiche previste dal quadro normativo comunitario, lo stesso PRB ha trasmesso alla Commissione Europea il proprio positivo assessment conclusivo, proponendo allo stesso regolatore comunitario di emanare la Decisione di conformità sul Piano di Performance italiano. Con notifica n. C(2022) 2294 *final* del 13 aprile 2022, la Commissione Europea ha comunicato allo Stato italiano che gli obiettivi prestazionali contenuti nel Piano di Performance presentato a novembre 2021 sono coerenti con gli obiettivi definiti a livello dell’Unione per il terzo periodo di riferimento, nella Decisione di esecuzione 2021/891.

Con riferimento al cosiddetto *combined period* relativo al biennio 2020-2021, il target di *cost efficiency* previsto dalla Commissione europea, calcolato in termini di *Determined Unit Cost* (DUC), è stato identificato in un valore massimo del +120,1% rispetto al valore dell’anno base 2019. In miglioramento rispetto al target europeo, il livello della DUC pianificato dalla Capogruppo nel Piano delle Performance aggiornato per lo stesso *combined period*, risulta, invece, solo del +94,3%, sempre in relazione all’anno base di riferimento 2019.

Sulla base quindi dei costi e del traffico previsti nel Piano delle Performance aggiornato, la Capogruppo ha determinato i balance complessivi di Rotta e di Terminale, considerando il *combined period* 2020-2021 coerentemente con i valori della DUC presentati nel Piano delle Performance e in conformità al target di efficienza previsti dalla Decisione. La misurazione del Balance è stata effettuata in coerenza allo schema delle performance e in rispetto a quanto previsto nel Regolamento comunitario 2020/1627, e anche in coerenza con le *Reporting Table* tariffarie, documenti ufficiali previsti dalla stessa regolamentazione comunitaria, le quali sono utilizzate da tutti gli Stati membri ed i relativi fornitori della navigazione aerea ai fini del monitoraggio delle performance e rendicontazione dei balance. Le *Reporting Table* saranno trasmesse ad Eurocontrol e alla Commissione europea entro il mese di giugno 2022, ai fini delle verifiche sui valori.

Contratto di Programma

Ai fini della conclusiva predisposizione del testo e successiva sottoscrizione del contratto di programma 2020-2024, nel corso dell’anno la Capogruppo ha collaborato con l’ENAC alla stesura della bozza dell’atto negoziale, con il duplice obiettivo di poter adeguare le sezioni del documento alle regole comunitarie pertinenti il nuovo *reference period* (RP3 2020-2024), nonché recepire le prime osservazioni provenienti dalle Istituzioni nazionali di riferimento.

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

Nel corso degli ultimi mesi del 2021, si sono successivamente tenuti dei tavoli tecnici, aventi l’obiettivo di consolidare il testo definitivo del Contratto. Al momento, la bozza del documento è ancora in fase di verifica da parte dei soggetti nazionali.

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



Per quanto concerne invece gli aspetti di natura economica, con particolare riferimento alle tariffe ed alla performance, questi trovano già applicazione nel periodo regolatorio per effetto di quanto previsto nel Performance Plan 2020-2024, trasmesso da ENAC alla Commissione europea a metà novembre 2021.

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

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

Piano di Sostenibilità

La Capogruppo è da anni impegnata in un percorso di crescita sulle tematiche legate alla sostenibilità, in linea con le previsioni del nuovo Codice di Corporate Governance che pongono la sostenibilità al centro di una moderna visione del business. In tale contesto, è stato predisposto il Piano di Sostenibilità 2021-2023 approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 1° luglio 2021. Il Piano prevede n. 33 obiettivi che rappresentano i principali progetti su cui il Gruppo sarà impegnato nel prossimo triennio ed è articolato nelle seguenti linee strategiche: "Strategia e Governance", "Politiche", "Innovazione tecnologica", "Reporting e Comunicazione" "Cultura e Progetti dedicati" e "Climate Change" che, partendo dai 17 obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (SDGs) declinate dalle Nazioni Unite, delinea una serie di azioni che prendono spunto da diversi ambiti, tra cui: le risultanze emerse dall'attività di stakeholder management, l'analisi del posizionamento del Gruppo ENAV rispetto ad assessment condotti su importanti indici di sostenibilità e un'analisi di benchmark sulle tematiche di sostenibilità di maggiore interesse per il mercato e per il Gruppo. La Capogruppo, quale service provider all'avanguardia nel panorama europeo, è da tempo impegnata nell'implementazione di progetti in grado di ridurre le emissioni, a terra e in volo. La procedura *Free Route*, ad esempio, consente alle compagnie aeree di attraversare lo spazio aereo italiano con rotte dirette, superando le vecchie aerovie. Dal 2017, anno di attivazione di questa procedura, sono stati risparmiati globalmente 204,1 milioni di kg di carburante per minori emissioni pari a 643 milioni di Kg di CO₂. Guardando alle emissioni di CO₂ dirette (Scope 1) ed indirette (Scope 2), nel 2021 sono state ridotte del 24,6%, rispetto al 2019, mentre nel 2022, in virtù di una ulteriore riduzione delle emissioni dirette (scope 1 e 2) e in virtù dell'investimento in progetti di tutela ambientale (carbon credits) ENAV si è posta l'obiettivo di raggiungere la *carbon neutrality*, anticipando di quasi 10 anni i target dell'Unione Europea. La strategia di ENAV, nell'abbattimento delle emissioni dirette e indirette, ha consentito di ottenere la validazione da parte di uno dei più importanti istituti interazionali nella lotta al cambiamento climatico, il Science Based Target Initiative (SBTi). Questo obiettivo sarà raggiunto grazie a diverse iniziative, in buona parte già avviate, che vanno dalle azioni di efficientamento dei consumi, all'acquisto e produzione di energia da fonti rinnovabili, passando per la graduale sostituzione del parco auto con vetture elettriche, all'utilizzo massivo dello smart working quale leva per il miglioramento dell'ambiente di lavoro e del contesto di riferimento dei dipendenti. Significativi sono anche i progetti di eliminazione delle plastiche monouso e la green supply chain, nonché le iniziative finalizzate alla cura delle persone, come il miglioramento del rapporto tra lavoro e vita privata, le politiche di welfare e una nuova visione della diversità e inclusione quali opportunità per un'azienda migliore.



Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management

Il Gruppo ENAV è presente nel campo degli *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management* (UTM) mediante la società D-Flight, partecipata al 60% da ENAV e per il 40% dalla società UTM System & Services S.r.l., partecipata da Leonardo SpA e Telespazio SpA, dotata di soluzioni tecnologiche ed operative atte ad assicurare la gestione del traffico dei droni a bassa quota nonché la fornitura di servizi innovativi, per rispondere alle esigenze del mercato in massima sicurezza.

La Capogruppo e D-Flight collaborano con i principali stakeholder nazionali ed internazionali per sviluppare ulteriormente capacità innovative di gestione del traffico droni, attraverso attività di concettualizzazione, test e dimostrazioni e in progetti di ricerca che hanno permesso di maturare alcune soluzioni che sono giunte all'operatività.

Sul piano regolamentare, il 31 dicembre 2020 è entrato in vigore il nuovo Regolamento europeo droni UE 2019/945 e 2019/947, che ha trasferito buona parte della normativa sotto il presidio della European Union Aviation Safety Agency (EASA), armonizzando i regolamenti sull'intero territorio dell'Unione Europea, facendo decadere le regolamentazioni nazionali e abolendo la distinzione tra utilizzo ricreativo e professionale dei droni. A valle dell'entrata in vigore dei regolamenti europei, ENAC ha aggiornato la regolamentazione nazionale con l'emanazione di un nuovo regolamento denominato UAS-IT (*Unmanned Aircraft Systems*) che assicura un raccordo con la normativa europea. Nella sostanza molti articoli richiedono l'intervento degli Stati membri e relative autorità competenti per stabilire le modalità operative, quali ad esempio quelle per la registrazione degli operatori UAS, per la fruizione della geografia aeronautica che indica dove è possibile volare con i droni e dove non è permesso ed in quali condizioni. Nella regolamentazione nazionale, D-Flight viene indicata come il portale dedicato agli operatori UAS per i servizi di registrazione, di dichiarazione, di geo-consapevolezza, di identificazione a distanza e di pubblicazione delle informazioni relative alle zone geografiche.

Nella piattaforma di D-Flight, strumento di registrazione, cartografia e rilascio delle dichiarazioni, sono ad oggi accreditati circa 110.000 utenti, di cui 65.000 registrati come Operatori UAS e 63.000 UAS inseriti nel database, di cui 45.000 dotati di QR code.

Con la pubblicazione del Regolamento europeo 2021/664 del 22 aprile 2021, che entrerà in vigore il 26 gennaio 2023, che definisce e norma lo U-Space ed i presupposti per la creazione di un libero mercato europeo per la fornitura dei servizi U-Space determinanti per l'accoglimento e l'integrazione del traffico UAS nello spazio aereo abilitandone l'operatività anche oltre la linea visiva e/o in modalità autonoma, D-Flight ha avviato un percorso di sviluppo dei principali servizi U-Space (Network Remote Identification, Traffic Information, Flight Authorisation, Geoawareness) e della loro certificazione, che la vedrà impegnata per tutto il 2022, con l'obiettivo di accreditarsi come lo U-Space Service Provider italiano di riferimento.

Certificazioni del Gruppo ENAV

La Capogruppo è oggetto di attività di sorveglianza continua da parte di ENAC per verificare il soddisfacimento dei requisiti per la fornitura di servizi di navigazione aerea previsti dal Regolamento (UE) 2017/373 (21 audit) e dei requisiti per operare come organizzazione di addestramento per i controllori del traffico aereo, degli operatori di informazioni volo e del personale addetto alla fornitura dei servizi metereologici per la navigazione aerea (9 audit), coerentemente con il Regolamento (UE) 2015/340 ed i pertinenti Regolamenti ENAC. L'attività di sorveglianza continua da parte di ENAC ha riguardato anche la verifica del soddisfacimento dei requisiti del Regolamento ENAC per operare come organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo (1 audit).



Con riferimento alle certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo ENAV, nel 2021, l'Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL Business Assurance ha concluso positivamente le attività di rinnovo delle certificazioni:

- dei Sistemi di gestione per la Qualità di ENAV e Techno Sky, in accordo alla norma ISO 9001;
- del Security Management System (SecMS) di ENAV, in accordo alla norma ISO/IEC 27001;
- del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) di ENAV e Techno Sky, in accordo alla norma ISO 45001.

Sono inoltre terminate:

- le attività di prima verifica di sorveglianza, relativa ai Sistemi di Gestione per la Qualità (SGQ), del Sistema di gestione della Sicurezza delle Informazioni (SGSI), del Sistema di Gestione Ambientale (SGA) e del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) di IDS AirNav, in accordo rispettivamente alle norme ISO 9001, ISO/IEC 27001, ISO 14001 e ISO 45001, ai fini del mantenimento delle relative certificazioni;
- le attività di rilascio della prima certificazione del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul lavoro SGSSL di D-Flight in accordo alla ISO 45001 e il Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di ENAV, in accordo alla ISO 37001.

Per quanto riguarda la flotta aerea di Flight Inspection and Validation, la Capogruppo è stata oggetto di audit specifici da parte di ENAC per verificare il mantenimento del Certificato di Approvazione per l'impresa per la gestione della navigabilità continua e del Certificato di Approvazione dell'impresa di manutenzione.

Relativamente alle ulteriori certificazioni/attestazioni della controllata Techno Sky, si evidenzia che:

- relativamente all'accreditamento del laboratorio di Taratura di Techno Sky, l'Ente Italiano di Accreditamento "ACCREDIA" ha concluso positivamente le attività della seconda verifica di sorveglianza in accordo alla norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018;
- nel mese di dicembre 2021 è stata effettuata da parte dell'Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL Business Assurance la terza verifica di mantenimento della certificazione F-GAS (Certificazione degli operatori e delle imprese che effettuano installazione, manutenzione o riparazione di apparecchiature fisse di refrigerazione, condizionamento d'aria e pompe di calore contenente taluni gas fluorurati ad effetto serra) ai sensi del Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/2067;
- è stata rinnovata l'attestazione del Livello di maturità 2 relativamente all'implementazione del modello Capability Maturity Model for Development (CMMI-DEV) per le attività di sviluppo software.

Per quanto attiene le certificazioni ed attestazioni della controllata IDS AirNAV, quest'ultima mantiene in corso di validità la certificazione quale organizzazione di progettazione delle procedure strumentali della Capogruppo in Italia e negli Emirati Arabi Uniti e il livello di maturità 3 relativamente all'implementazione del modello Capability Maturity Model for Development (CMMI – DEV) per le attività di sviluppo software.

Security

Il contesto globale, inciso dagli effetti diretti ed indiretti della perdurante emergenza pandemica, ha costituito anche per il 2021 l'elemento conduttore delle attività introdotte per anticipare la soglia della prevenzione degli eventi di security. Per altro verso, l'attività di security è stata significativamente sollecitata da rilevanti requisiti normativi che, nel corso del 2021, sia ad opera del legislatore nazionale che di quello europeo, hanno imposto l'adozione di misure con impatto sull'organizzazione e sui processi di tutte le aziende del Gruppo.



Di conseguenza, l'obiettivo strategico, che ha caratterizzato l'azione specifica nel dominio della security, è stato quello di sviluppare azioni coerenti con il quadro normativo, ma soprattutto orientate al governo efficace del rischio di security, nelle aree della sicurezza cibernetica nonché della sicurezza fisica e del personale, inclusa la protezione dei dipendenti in trasferta all'estero verso i quali è stato rafforzato il presidio con il rilascio di nuove applicazioni tecnologiche a supporto delle missioni.

In particolare, anche a seguito del rafforzamento organico in tutte le aree di responsabilità tuttora in corso, è stata incrementata la capacità di definizione dei requisiti di sicurezza e di misurazione dell'efficacia dei processi, il monitoraggio dei livelli di sicurezza sia fisica che logica e la correlazione degli eventi ed una incrementata capacità analitica del contesto con sviluppo di logiche di automazione volte a cogliere anche segnali deboli e significativi di possibili anomalie e lo sviluppo di processi sempre più evoluti di *threat intelligence*.

La forte attenzione verso il necessario coinvolgimento di tutta la comunità aziendale nello sviluppo della cultura della security si è tradotta in iniziative specifiche di formazione e di esercitazione, con modalità fortemente innovative; nonché con la creazione di una specifica struttura organizzativa dedicata ai processi di sviluppo della consapevolezza.

L'evoluzione della security con una visione moderna, incentrata sul fattore umano e sull'equilibrato sviluppo delle tecnologie a supporto, ha interessato tutte le aziende del Gruppo, traguardando l'intero ciclo di vita, dalla *security by design* alla predisposizione di pianificazioni di emergenza in visione di continuità operativa, con l'obiettivo di propagare il valore della protezione a tutte le attività operative, tecniche, amministrative e di supporto, in chiave di miglioramento continuo e con obiettivi chiari e definiti.

Nel corso dell'esercizio finanziario di riferimento non sono emersi eventi di security significativi.

Regolamento Generale sulla protezione dei dati

La compliance al Regolamento Europeo sulla Protezione dei Dati Personali (GDPR) si è svolta in continuità con le attività del 2020. Il DPO (Data Protection Officer) di Gruppo ha svolto le proprie attività a supporto di tutte le strutture del Gruppo ENAV fornendo consulenza per i temi connessi alla protezione dei dati personali, in sinergia con la Struttura Internal Audit, con cui ha condiviso attività e mezzi anche relativamente agli aspetti legati all'*Information Technology e Cybersicurezza*.

Una menzione specifica meritano le attività per il contenimento della diffusione del virus COVID-19 che hanno garantito al contempo che i presidi individuati fossero declinati in conformità alla legislazione sulla protezione dei dati personali. Il DPO, in applicazione del principio di *privacy by design e by default* è stato coinvolto in diversi gruppi di lavoro, tra cui l'installazione dei termoscanner per la misurazione della temperatura corporea all'ingresso del luogo di lavoro ed il disegno del controllo del *green pass* per l'accesso ai luoghi di lavoro.

Le attività congiunte tra il DPO, la Struttura Internal Audit e la Struttura Security hanno permesso di completare verifiche con finalità di *assurance* in tema di *Cyber Intelligence & Cyber Security* con alcune verifiche atte a valutare la resilienza in termini di sicurezza di alcune infrastrutture IT centrali per il Gruppo, tra cui i portali "enav.it" e "d-flight.it" ed il sistema di protocollazione elettronica aziendale. L'obiettivo è stato quello di verificare la resilienza degli oggetti identificati mediante l'utilizzo di tecniche e modi di agire di un reale attaccante. Tutte le azioni di rimedio emerse sono state comunicate e discusse con le Strutture interne per il loro rientro secondo un piano di azione condiviso.



Nel corso del 2021 sono pervenute all'attenzione del DPO n. 28 richieste di esercizio dei diritti garantiti dal GDPR, tutte verificate e lavorate nel rispetto dei tempi e delle indicazioni del Regolamento. Ad ogni richiedente è stato fornito riscontro sull'esito della richiesta.

Ogni segnalazione di possibile incidente connesso ai dati personali è stata puntualmente esaminata dalle Strutture preposte secondo quanto definito dalle procedure interne, nel rispetto del GDPR e in linea con le *best practice* e le raccomandazioni sul tema.

Acquisto azioni proprie

L'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 21 maggio 2020 ha autorizzato, previa revoca della precedente autorizzazione di cui alla delibera assembleare del 27 aprile 2018 per la parte non eseguita, il Consiglio di Amministrazione ad acquistare e disporre di azioni proprie di ENAV, nel rispetto della normativa di riferimento e per un periodo di diciotto mesi dalla data delle delibera, per le seguenti finalità: i) dare attuazione alle politiche di remunerazione adottate da ENAV e nello specifico di adempiere agli obblighi derivanti da programmi di opzioni su azioni o altre assegnazioni di azioni ai dipendenti o ai membri degli organi di amministrazione della Società e/o di società direttamente o indirettamente controllate; ii) effettuare attività di sostegno della liquidità del mercato, in conformità con la prassi di mercato ammessa ai sensi dell'art. 180, comma 1 lettera c) del TUF. Il numero massimo di azioni di cui è stato autorizzato l'acquisto è di 1.200.000 azioni. Nessuna operazione di acquisto è stata posta in essere nel corso del 2021.

Al 31 dicembre 2021 ENAV detiene n. 518.823 azioni proprie pari allo 0,10% del capitale sociale, avendo assegnato tra il mese di maggio e di giugno 2021 n. 253.280 azioni proprie ai beneficiari del piano di performance share riferito al secondo ciclo e riguardante il triennio 2018-2020.

Operazioni rilevanti

Nel corso del 2021 non sono state poste in essere operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale, finanziaria e economica del Gruppo.

Operazioni atipiche e/o inusuali

Ai sensi della comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 n. DEM/6064293 si precisa che nel corso dell'esercizio 2021 il Gruppo non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali e che non vi sono stati eventi ed operazioni significative di natura non ricorrente.

A tal proposito, sono definite come tali le operazioni che per significatività/rilevanza, natura delle controparti, oggetto della transazione, modalità di determinazione del prezzo di trasferimento e tempistica dell'accadimento possono dar luogo a dubbi sulla correttezza e/o completezza delle informazioni di bilancio, sul conflitto di interesse, sulla salvaguardia del patrimonio aziendale nonché sulla tutela degli azionisti di minoranza.

Rapporti con Parti Correlate

Per parti correlate si intendono le entità controllate, direttamente o indirettamente da ENAV, il controllante Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) le entità controllate e collegate, direttamente o indirettamente dal MEF stesso e il Ministero vigilante quale il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS). Sono altresì parti correlate gli amministratori e i loro stretti familiari, i componenti effettivi del Collegio Sindacale e i loro stretti familiari, i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro stretti



familiari della Capogruppo e delle società da questa direttamente e/o indirettamente controllate e i fondi rappresentativi di piani per benefici successivi alla fine del rapporto di lavoro dei dipendenti del Gruppo.

Le operazioni con parti correlate compiute dal Gruppo nel 2021 sono rappresentate sostanzialmente da prestazioni facenti parte della ordinaria gestione e regolate a condizioni di mercato, come più ampiamente descritto nella nota n. 33 del Bilancio consolidato e nella nota n. 30 del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021.

La Capogruppo, in conformità a quanto previsto dall'art. 2391 bis del codice civile e in ottemperanza ai principi dettati dal *Regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate* adottato con delibera CONSOB n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche ed integrazioni, ha istituito, con efficacia a decorrere dalla data di ammissione alle negoziazioni delle azioni della società sul Mercato Telematico Azionario (oggi EXM – Euronext Milan) organizzato e gestito da Borsa Italiana, la procedura che disciplina le Operazioni con parti Correlate approvata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 21 giugno 2016. In data 1° luglio 2021, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha approvato, previo parere favorevole del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, la nuova *Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate* che recepisce l'emendamento al Regolamento Parti Correlate attuato da Consob con Delibera n. 21624 del 10 dicembre 2020 in attuazione della delega contenuta nel novellato art. 2391-bis del codice civile. Tale procedura è disponibile sul sito internet di ENAV www.enav.it sezione Governance area documenti societari.

Si precisa che nel 2021 non sono state poste in essere operazioni di maggiore rilevanza. Inoltre, non vi sono state operazioni soggette agli obblighi informativi in quanto rientranti nei casi di esclusione previsti dalla procedura, né operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale consolidata o sui risultati consolidati dell'esercizio.

Regolamento Mercati

In relazione alle prescrizioni regolamentari in tema di condizioni per la quotazione di società controllanti società costituite e regolate secondo leggi di Stati non appartenenti all'Unione Europea e di significativa rilevanza ai fini del bilancio consolidato, richieste dall'art. 15 del Regolamento Mercati approvato con delibera CONSOB n. 20249 del 28 dicembre 2017, si segnala che alla data del 31 dicembre 2021 tra le società controllate da ENAV rientra nella previsione regolamentare la Società Enav North Atlantic LLC per la quale sono state adottate le procedure adeguate che assicurano la *compliance* alla predetta normativa. Lo Stato patrimoniale ed il Conto economico del bilancio 2021 di Enav North Atlantic LLC inserito nel reporting package utilizzato ai fini della redazione del bilancio consolidato del Gruppo ENAV, verrà messo a disposizione del pubblico da parte di ENAV S.p.A. ai sensi di quanto previsto dall'art. 15 comma 1 lettera a) del Regolamento Mercati, almeno 15 giorni prima della data prevista per lo svolgimento dell'Assemblea ordinaria annuale, che verrà convocata per l'approvazione del Bilancio di esercizio 2021.

Adesione al processo di semplificazione normativa ex Delibera CONSOB n. 18079 del 20 gennaio 2012

Ai sensi dell'art. 3 della Delibera CONSOB n. 18079 del 20 gennaio 2012, ENAV ha dichiarato di aderire al regime di semplificazione previsto dagli artt. 70, comma 8, e 71, comma 1-bis, del Regolamento CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 e s.m.i. (Regolamento Emittenti CONSOB), avvalendosi pertanto della facoltà di derogare agli obblighi di pubblicazione dei documenti informativi prescritti in occasione di operazioni



significative di fusione, scissione, aumenti di capitale mediante conferimento di beni in natura, acquisizioni e cessioni.

Informazioni riguardanti le principali società del Gruppo ENAV

Di seguito sono riportati i dati patrimoniali, economici e gestionali delle principali società del Gruppo, elaborati secondo i principi contabili internazionali IFRS e approvati dai Consigli di Amministrazione delle rispettive società.

Techno Sky S.r.l.

	2021	2020	Variazioni	
			Valori	%
Ricavi	97.340	95.048	2.292	2,4%
EBITDA	20.101	26.967	(6.866)	-25,5%
EBIT	18.981	25.152	(6.171)	-24,5%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	13.778	18.293	(4.515)	-24,7%
Capitale investito netto	44.035	36.996	7.039	19,0%
Patrimonio Netto	51.955	38.591	13.364	34,6%
Posizione Finanziaria Netta	(7.920)	(1.595)	(6.325)	396,6%
Organico a fine esercizio	658	665	(7)	-1,1%

(migliaia di euro)

Techno Sky ha chiuso l'esercizio 2021 con un risultato netto positivo di 13,8 milioni di euro in decremento di 4,5 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente. Con riferimento alla comparabilità dei dati emersi nel 2021, rispetto all'esercizio precedente, si evidenzia che il 2020 conteneva elementi non ricorrenti che non risultano pienamente comparabili con i valori del 2021, i quali risultano invece in linea con i risultati emersi nel 2019.

Con riferimento ai risultati dell'esercizio 2021, si evidenzia un incremento dei ricavi per le maggiori commesse sviluppate sul mercato terzo con contestuale aumento dei costi operativi strettamente connessi all'attività su commessa, oltre ai maggiori costi legati ai contratti di servizio infragruppo che hanno avuto decorrenza nell'ultimo trimestre del 2020 ed hanno riguardato le aumentate attività accentrate presso la Capogruppo. Anche il costo del personale registra un incremento principalmente per le ferie maturate e non godute che nel 2020 incidono per positivi 1,3 milioni di euro e per l'incentivo all'esodo riconosciuto al personale in uscita. Tali elementi hanno determinato un EBITDA positivo che ammonta a 20,1 milioni di euro in riduzione del 25,5%, rispetto all'esercizio precedente, e un EBIT che beneficiando di minori ammortamenti e svalutazioni si attesta a 19 milioni di euro, in decremento del -24,5% rispetto all'esercizio 2020.

La posizione finanziaria netta registra un valore positivo pari a 7,9 milioni di euro, in incremento di 6,3 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, grazie all'incasso del credito verso la Vitrociset avvenuto a fine anno. Dal punto di vista dei risultati tecnici conseguiti nel periodo di riferimento, anche nel 2021 Techno Sky ha mantenuto un buon livello delle performance tecniche legate al contratto di manutenzione globale degli impianti operativi della Capogruppo, sia per quanto riferito alla gestione e manutenzione dell'hardware delle infrastrutture tecnologiche ATC sia della manutenzione del software nelle varie tipologie, ossia correttiva, adattativa ed evolutiva.



IDS AirNav S.r.l.

	2021	2020	Valori	Variazioni	
					%
Ricavi	24.847	20.664	4.183		20,2%
EBITDA	5.396	4.368	1.028		23,5%
EBIT	3.408	3.111	297		9,5%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	2.442	2.279	163		7,2%
Capitale investito netto	10.833	11.394	(561)		-4,9%
Patrimonio Netto	9.502	7.074	2.428		34,3%
Indebitamento Finanziario Netto	1.331	4.320	(2.989)		-69,2%
Organico a fine esercizio	152	150	2		1,3%

(migliaia di euro)

IDS AirNav chiude l'esercizio 2021 con un risultato positivo pari a 2,4 milioni di euro in incremento del 7,2%, rispetto all'esercizio precedente. Su tale risultato ha inciso un incremento dei ricavi del 20,2%, rispetto al 2020, per le maggiori prestazioni di servizi e manutenzioni realizzate nell'esercizio rese possibili dalle minori restrizioni nei collegamenti internazionali che hanno permesso di sviluppare i contratti con i clienti esteri. La società ha operato in circa 50 paesi su scala globale e intrattenuto rapporti con circa 110 clienti, di cui circa il 40% è rappresentato da service provider presenti sia in Europa che nei paesi extraeuropei e per la restante parte a clienti appartenenti all'indotto aeronautico. Lato costi, si rileva un incremento complessivo di 3,2 milioni di euro per i maggiori acquisti legati allo sviluppo dei ricavi da attività operativa. Tali valori hanno influito sulla determinazione dell'EBITDA che si è attestato a 5,4 milioni di euro, in incremento di 1 milione di euro rispetto al 2020. L'EBIT risente dei maggiori ammortamenti, anche a seguito dell'acquisizione dei diritti di proprietà intellettuale di due software packages che hanno prodotto interamente effetti nel 2021 oltre alla svalutazione prudenziale dei crediti, attestandosi a 3,4 milioni di euro, in incremento del 9,5% rispetto all'esercizio precedente. L'indebitamento Finanziario netto si attesta a 1,3 milioni di euro, in miglioramento di 3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020, principalmente per la maggiore liquidità generata dall'operatività ordinaria.

Enav Asia Pacific Sdn Bhd

	2021	2020	Valori	Variazioni	
					%
Ricavi	1.072	2.691	(1.619)		-60,2%
EBITDA	245	1.046	(801)		-76,6%
EBIT	202	1.000	(798)		-79,8%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	131	712	(581)		-81,6%

(migliaia di euro)

Enav Asia Pacific, società di diritto malese, ha chiuso l'esercizio 2021 con un utile di 0,1 milioni di euro in decremento rispetto all'esercizio precedente di 0,6 milioni di euro. I ricavi registrano un decremento di 1,6 milioni di euro per la riduzione delle attività legate a varie commesse. La riduzione dei ricavi si riflette anche nei costi determinando un EBITDA pari a 0,2 milioni di euro, in decremento di 0,8 milioni di euro rispetto al 2020.



Enav North Atlantic LCC

Enav North Atlantic, società regolata dalle leggi dello Stato americano del Delaware, è una società veicolo che detiene la partecipazione in Aireon LLC, società statunitense partecipata anche dai service provider canadese (Nav Canada), irlandese (IAA), Danese (Naviair), inglese (Nats) e dal partner tecnologico IRIDIUM, per un importo complessivo di 47,1 milioni di euro corrispondente a 53,3 milioni di dollari, con una quota di partecipazione del 9,1% che si attesterà a 11,1% post esecuzione della clausola di redemption. Aireon LLC ha realizzato il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo, avvenuto con l'ottavo e ultimo lancio dei satelliti che vanno a comporre la costellazione Iridium Next. Tramite l'installazione di un apparato definito "payload" a bordo di ognuno dei 66 satelliti operativi (su 75 totali) forniranno un sistema di sorveglianza aeronautica del globo al 100%, laddove i sistemi radar-based attualmente in uso garantiscono la copertura di circa il 30% della superficie terrestre. Tale sistema di sorveglianza globale del controllo del traffico aereo, permette un'ottimizzazione delle rotte, il conseguimento di sempre più elevati standard di sicurezza ed efficienza del volo e un risparmio di carburante grazie a rotte più brevi con un minore impatto ambientale.

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

Prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato di ENAV S.p.A. e i corrispondenti dati consolidati

Ai sensi della comunicazione CONSOB n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006, viene riportato di seguito il prospetto di raccordo tra il risultato dell'esercizio e il patrimonio netto di Gruppo e gli analoghi valori della Capogruppo.

	31.12.2021		31.12.2020	
	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto
Capogruppo	61.588	1.136.190	43.342	1.073.908
Differenza di consolidamento	0	(29.721)	0	(29.721)
Ammortamento plusvalori acquisizione netto effetti fiscali	(1.866)	(4.585)	(1.866)	(2.719)
Eliminazione effetti economici infragruppo al netto eff. fiscale	591	(13.646)	606	(14.237)
Riserva di conversione	0	6.638	0	1.766
Riserva adeg.to part.ne fair value e benefici ai dipen. e FTA	0	(6.815)	0	(833)
Riserva di consolidamento	0	3.946	0	3.946
Altri effetti	1	(6)	1	(7)
Dividendi infragruppo	0	(23.962)	(13.194)	(23.962)
Risultato dell'esercizio delle società controllate	18.058	93.195	25.395	75.137
Totale di Gruppo	78.372	1.161.234	54.284	1.083.278
PN di terzi	(341)	1.848	(311)	2.189
Totale Gruppo e Terzi	78.031	1.163.082	53.973	1.085.467

(migliaia di euro)

Gestione dei rischi

Il Gruppo ENAV ha da tempo adottato un processo di *Enterprise Risk Management* (ERM) finalizzato alla individuazione, valutazione e monitoraggio dei rischi a livello di Gruppo e alla definizione e gestione delle azioni di mitigazione atte a contenere il livello dei rischi entro le soglie di propensione approvate dal Consiglio di Amministrazione (*Risk Appetite*).



Di seguito è riportata l'analisi dei rischi maggiormente rilevanti per il Gruppo definiti all'interno del *Corporate Risk Profile*, valutati sia alla luce degli impatti dovuti all'emergenza pandemica da COVID-19 ancora in atto sia in riferimento agli scenari delineati nelle linee di sviluppo strategico del Gruppo. Per l'analisi dei rischi finanziari si rinvia a quanto riportato nella nota illustrativa al bilancio consolidato.

Safety

La prevenzione ed il massimo contenimento dei rischi connessi all'erogazione delle attività di *core business*, costituiscono obiettivo primario per il Gruppo ENAV. Il livello di sicurezza operativa dei servizi di navigazione aerea è infatti una priorità irrinunciabile per ENAV che, nel perseguire i propri obiettivi istituzionali, concilia le interdipendenze delle diverse aree prestazionali con il raggiungimento dei preminenti obiettivi di sicurezza. Le performances di *Safety* sono monitorate attraverso un presidio organizzativo dedicato ed è definito e mantenuto attivo uno specifico sistema di gestione (*Safety Management System*), approvato e verificato da ENAC nel contesto delle attività di sorveglianza della certificazione di ENAV come Fornitore di Servizi della Navigazione Aerea.

La Capogruppo elabora le proprie politiche di *Safety* e predispone un piano di miglioramento della stessa denominato *Safety Plan*, nel quale sono programmate le attività che si intende realizzare al fine di raggiungere gli obiettivi del *Safety performance* definiti e per il miglioramento della *Safety* nel suo complesso. Al fine di mitigare gli impatti derivanti dal diffondersi del virus COVID-19 sono stati definiti opportuni piani di addestramento per minimizzare il rischio dell'abbassamento dei livelli di attenzione del personale operativo e tecnico conseguente ai bassi livelli dei volumi di traffico aereo gestiti. Inoltre, in vista della ripresa del traffico aereo, nell'ambito del programma di ritorno alle normali operazioni (*Back to normal*) è stato attuato uno specifico piano di training per il personale operativo, utilizzando elevati carichi di traffico simili a quelli dell'estate 2019, periodo attualmente utilizzato quale *benchmark* per la misurazione dei livelli di traffico aereo nel nostro paese.

Image & reputation

La creazione del valore reputazionale è un processo attuato costantemente dal Gruppo ENAV sulla base di specifiche *policy* nonché attraverso una sistematica gestione della Comunicazione e dei rapporti con gli Stakeholder.

La *corporate image* e la *reputation* rappresentano fattori di successo delle organizzazioni che, nel proprio business, devono relazionarsi con clienti, istituzioni, autorità, shareholder e stakeholder, soprattutto per le Società come ENAV, quotate su mercati regolamentati, in quanto la comunità degli investitori è sensibilmente condizionata da eventi in grado di pregiudicare il valore reputazionale.

In considerazione degli adempimenti richiesti, in termini di informativa al mercato e di *disclosure*, la Capogruppo pone in atto specifici presidi a tutela della *corporate image & reputation* e svolge un'attività di monitoraggio continuo dei contenuti *image relevant* su stampa, radio, tv, web e social media.

In generale, il presidio di controllo in materia di *image & reputation* avviene attraverso lo svolgimento di attività, quali: i) il presidio della normativa in materia di comunicazione finanziaria (press release, regole di ingaggio, parità di accesso all'informazione, impiego di sistemi di diffusione delle informazioni regolamentate); ii) i contatti con la stampa specializzata (economico/finanziaria).

Per quanto riguarda la *crisis communication*, ENAV dispone di specifici processi per la gestione di eventi di particolare rilevanza e alla relativa gestione della comunicazione esterna.



Business Continuity

Il Gruppo ha definito specifici piani di *Business Continuity* sulla base di una approfondita attività di *Business Impact Analysis*, definendo le appropriate procedure da applicare in caso di eventi che comportino un significativo deterioramento o un'interruzione dei servizi, al fine di preservarne la continuità nei diversi possibili scenari emergenziali. Sono garantiti, senza soluzione di continuità, i necessari livelli di disponibilità del personale operativo, il quale è sottoposto a periodiche attività formative e addestrative per il mantenimento delle previste abilitazioni professionali, nonché i necessari livelli di disponibilità relativamente alla componente tecnologica, attraverso specifiche ridondanze funzionali e mediante un esteso piano di manutenzione cui sono sottoposti tutti gli impianti e gli apparati a supporto dei servizi della navigazione aerea. Il livello di servizio della componente tecnologica è supportato, inoltre, da specifici piani di investimento che mirano ad accrescere le performance degli impianti ed apparati in termini di affidabilità, disponibilità, sicurezza ed efficienza.

Sicurezza delle informazioni

La security dei dati e delle informazioni costituisce un elemento essenziale nella fornitura di servizi di navigazione aerea. A livello mondiale si registra un trend costante in aumento dei *cyber attack* anche considerando che durante l'emergenza pandemica gli attaccanti hanno sfruttato le maggiori vulnerabilità derivanti dal massivo ricorso delle aziende alle piattaforme per *smart working*. In conseguenza di ciò, in relazione alle attività del Gruppo, è possibile rilevare una maggiore esposizione al rischio, pur essendo state adottate tutte le opportune mitigazioni.

La gestione della sicurezza delle informazioni è effettuata attraverso un presidio organizzativo dedicato e l'implementazione e mantenimento di uno specifico Security Management System certificato ai sensi della norma ISO/IEC 27001:2014.

La riservatezza, l'integrità e la disponibilità delle informazioni operative e corporate sono costantemente monitorate e garantite attraverso un'architettura complessa di presidi di sicurezza fisica e logica oltre a regole e procedure interne. A ciò si aggiunge il coordinamento con le competenti Autorità civili e militari per la protezione dei dati operativi, in particolare nell'ambito del Piano Nazionale per la Protezione Cibernetica e la Sicurezza Informatica, e collaborazioni con il CSIRT Italia (*Computer Security Incident Response Team*) e il CNAIPIC (*Centro Nazionale Anticrimine Informatico per la Protezione delle Infrastrutture Critiche*).

Market Abuse

Il Gruppo ENAV gestisce le tematiche di rischio legate al *Market Abuse* al fine di prevenire e gestire l'eventuale diffusione di informazioni false o ingannevoli tali da manipolare l'andamento del mercato finanziario nonché di prevenire l'utilizzo di informazioni privilegiate, al fine di trarne vantaggio (cd. *internal dealing*). A tal proposito, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D. Lgs. 8 giugno 2001, n. 231 include i reati in materia di *market abuse*, per la cui prevenzione il Gruppo si è dotata di un'architettura organizzativa e procedurale centralizzata, a cui si aggiungono campagne di formazione a copertura degli Organi e dei Vertici aziendali, oltre che a tutto il personale, al fine di creare la necessaria cultura e sensibilità sul tema legato alle informazioni privilegiate e al rispetto delle prescrizioni in vigore.

Compliance

La Capogruppo monitora costantemente possibili rischi legati all'evoluzione normativa applicabile con l'obiettivo di adempiere in modo tempestivo, ed in coerenza con le *best practice* di riferimento, ai requisiti



di compliance aziendale, al quadro normativo e regolamentare di riferimento, provvedendo parimenti al costante adeguamento di responsabilità, processi, sistemi organizzativi di governance e di controllo.

Nel corso del 2021 sono state regolarmente effettuate le attività di monitoraggio circa il rispetto dei requisiti regolamentari espressi dal Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 per la fornitura dei servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico aereo e dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/340 per le attività di training.

Il Gruppo ENAV pone, inoltre, grande attenzione ai temi ambientali, sia in un'ottica di compliance normativa ma anche con lo sviluppo di azioni proattive tese a limitare l'impatto ambientale in ogni sua forma.

Al fine di presidiare al meglio le tematiche ambientali è stato implementato il Sistema di Gestione Ambientale di Gruppo, conforme alla norma UNI EN ISO 14001.

Ulteriormente, il Gruppo si è dotato di una struttura di deleghe del Datore di Lavoro in materia ambientale oltre che di figure preposte alla gestione del ciclo dei rifiuti speciali. Tali figure sono chiamate ad assicurare la *compliance* alle prescrizioni del D.lgs. 152/06.

Sempre nell'ottica del costante miglioramento delle mitigazioni riferite ai rischi di compliance ENAV, nel mese di dicembre 2021, ha ottenuto la certificazione anticorruzione secondo lo standard autoregolamentare UNI ISO 37001 *Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione*. La certificazione, fortemente voluta dal Consiglio di Amministrazione, ha richiesto l'implementazione di un sistema di gestione per la prevenzione e per il contrasto della corruzione, al termine del quale l'organismo di certificazione ha riconosciuto la maturità e la solidità di un sistema di corporate compliance ispirato ai principi di integrità, sostenibilità e trasparenza. Inoltre, *Transparency International* Italia a seguito di una valutazione sui presidi adottati da ENAV, ha accolto, lo scorso aprile, la richiesta di adesione al *Business Integrated Forum* presentata dalla Capogruppo.

Health & Safety

Nell'ambito del Gruppo, le società ENAV, Techno Sky e IDS Air Nav adottano un Sistemi di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) certificati secondo lo standard OHSAS 18001 ed hanno completato, nel corso dell'anno, le attività per la transizione del certificato di conformità al nuovo standard ISO 45001:2018. La conformità nel tempo alla normativa di riferimento è garantita mediante il governo del SGSSL, unitamente ad un presidio centralizzato e costanti attività di formazione e sensibilizzazione del personale del Gruppo.

Particolare attenzione è posta anche alle misure atte a garantire la sicurezza dei lavoratori che operano all'estero nei Paesi a rischio (c.d. *Travel Security*). A tal fine sono preventivamente eseguiti, sulle singole missioni, *assessment* di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro con l'emissione di puntuali raccomandazioni, definiti *contingency plans* per le missioni in Paesi a rischio non basso, erogate sessioni di formazione/informazione dei lavoratori e previsti Servizi di "pronto intervento".

Relazioni istituzionali

Il perseguimento degli obiettivi strategici del Gruppo ENAV necessita di una costante gestione delle relazioni istituzionali in termini di rappresentanza degli interessi aziendali nell'ambito dei processi decisionali delle Istituzioni Pubbliche nazionali. A tal fine è alimentato un network propositivo e fidelizzato di relazioni a livello istituzionale, a livello nazionale ed internazionale con i soggetti decisori, in cui far confluire opportuni atti e *position paper* su questioni d'interesse strategico per il Gruppo. Sono, quindi, costantemente gestite le relazioni con il Parlamento, il Governo, i Ministeri e le istituzioni pubbliche locali.



Human capital

L'adeguatezza del capitale umano rappresenta un fattore critico di successo sia per l'operatività dei servizi erogati sia, più in generale, per il raggiungimento degli obiettivi aziendali e viene preservata attraverso appositi modelli, processi e strumenti di sviluppo del personale, utili anche a mappare i fabbisogni formativi in un'ottica di sviluppo delle competenze.

Il miglioramento continuo delle conoscenze, competenze e capacità tecniche oltre ad essere a livello operativo un aspetto di compliance imposto da leggi e regolamenti, il cui rispetto è periodicamente verificato dai Regolatori esterni, è considerato come un'opportunità rispetto alla quale pianificare la crescita complessiva del Gruppo anche con riferimento alle attività non regolate ed alle future sfide tecnologiche e di business.

Per le figure chiave dell'organizzazione aziendale sono definite opportune tavole di successione basate su valutazioni periodiche interne, relative a sistemi e metriche di valutazione delle performance, per l'individuazione di risorse ad alto potenziale (mediante utilizzo di tecniche di *assessment*), finalizzate anche a garantire l'allineamento tra le competenze e ruoli aziendali.

Sono, inoltre, adottati sistemi di incentivazione basati sul riconoscimento del merito per tutta la popolazione aziendale.

Macro trend e governo dei costi

La Commissione Europea (CE) ha emanato un nuovo regolamento in materia tariffaria prevedendo misure eccezionali per il biennio 2020-2021 del terzo periodo regolatorio 2020-2024 (terzo Reference Period - RP3). Tale regolamento, applicabile ai Service Provider (ANSP), introduce norme speciali per la definizione dei target di performance a livello europeo per i primi due anni del periodo di riferimento RP3, vale a dire 2020 e 2021, al fine di attenuare l'impatto, sul settore del trasporto aereo, causato dalla pandemia da COVID-19, nonché per garantire la sostenibilità nel lungo termine per il settore del trasporto aereo.

Coerentemente alle tempistiche previste dal regolamento comunitario applicabile per il biennio 2020-2021, ed in compliance ai target della decisione della Commissione Europea emanata a giugno 2021, nel mese di novembre 2021 ENAV ha da ultimo presentato ad ENAC la propria pianificazione economica, in termini di costi, traffico ed investimenti, ai fini della definizione del Piano di Performance per il terzo periodo. Il regolatore nazionale, constatando la coerenza di tale pianificazione ai target comunitari, ha trasmesso il Piano delle Performance alla Commissione Europea.

Il meccanismo di *bonus/malus* che assegna agli ANSP un bonus o una penalty annuale, pari ad un massimo del 2% dei costi determinati, è stato congelato per il periodo 2020-2021, ma sarà pienamente reintrodotta dal 2022 in poi. In particolare, si ricorda che nel terzo *reference period*, il nuovo regolamento prevede che il target *capacity* ed il sistema incentivante siano determinati a livello nazionale, emendando la norma applicabile nel secondo *reference period* (2015-2019), la quale stabiliva che il target *capacity* ed il relativo sistema incentivante fossero definiti a livello di FAB Blue Med (Functional Airspace Block).

Rischi legati al Climate Change

Gli impatti dei fenomeni determinati dai cambiamenti climatici sugli stakeholder del traffico aereo sono stati identificati e studiati negli anni a livello internazionale. In particolare, il documento EUROCONTROL "European Aviation in 2040 - Challenges of growth - Adapting aviation to a changing climate" (giugno 2018) identifica cinque principali tipologie di fenomeni meteorologici che potranno potenzialmente avere impatto sul mondo aeronautico: 1) precipitazioni, intendendo per tali pioggia, neve e grandine che a livello intenso



possono richiedere maggiori distanze di separazione tra gli aeromobili, comportando un impatto diretto sulla capacità aeroportuale; 2) temperatura, il cui innalzamento può causare impatti sulle infrastrutture; 3) innalzamento del livello del mare ed esondazione di fiumi con un rischio concentrato sugli aeroporti ubicati nella fascia costiera; 4) vento, intendendo per tale cambiamenti in direzione ed intensità, che in ambito aeroportuale, essendo le piste costruite lungo la direzione del vento prevalente a livello locale, possono comportare eventi legati alla presenza di forti componenti trasversali con impatti sulla sicurezza della condotta del volo; 5) eventi estremi quali temporali ed uragani che potrebbero avere impatti sul ritardo dei voli. Tutti i possibili impatti di cui sopra potrebbero incidere sulla Capogruppo in termini di mancati ricavi e/o aumento dei costi operativi.

ENAV ha definito specifici piani di Business Continuity, definendo le appropriate procedure da applicare in caso di eventi che comportino un deterioramento o un'interruzione dei servizi, al fine di preservarne la continuità nei diversi possibili scenari emergenziali. Si evidenzia, tuttavia, che la capacità di ENAV di garantire il perseguimento dei propri obiettivi di business, in primis garantendo la continuità della fornitura dei propri servizi, nel medio-lungo periodo è fortemente interdipendente dalla resilienza agli effetti del climate change dell'intero sistema del trasporto aereo. In particolare, il sistema aeroportuale prevede una complessa interazione tra vari attori (società di gestione aeroportuali, vettori, società di gestione dei trasporti di terra e delle infrastrutture stradali, utilities, ecc.), pertanto le mitigazioni a lungo termine potranno in alcuni casi necessitare di un approccio coordinato e condiviso tra tutti gli attori coinvolti, al fine di ridurre l'impatto complessivo sulle attività di business del settore.

Rischio Coronavirus sulle attività del Gruppo

Nel corso dell'anno 2020, la diffusione dei casi di contagio da Coronavirus nel mondo ha riportato il traffico aereo mondiale ai livelli dei primi anni 2000 e le stime sulla ripresa del traffico presentano elementi di incertezza in quanto strettamente legate all'andamento della crisi sanitaria. Eurocontrol nel corso del 2021 ha elaborato e reso disponibili nuove previsioni, oggetto di costante aggiornamento, elaborate in funzione dell'evoluzione della pandemia da COVID-19 e dell'efficacia della campagna di vaccinazione nei diversi Stati. In funzione di tale andamento ha esaminato le previsioni del traffico aereo in Europa per i prossimi quattro anni.

Con riferimento all'impatto sulla salute e sicurezza di tutto il personale del Gruppo ENAV, sono state costantemente adottate tutte le misure prescritte dai Protocolli COVID in vigore, nonché le misure raccomandate dagli organi competenti, quali il Ministero della Salute e l'Istituto Superiore di Sanità.

Tutte le strutture di *line* e di *staff* del Gruppo sono attivamente impegnate in un piano di monitoraggio dell'evoluzione dello scenario nel breve e medio termine volto a mettere a fuoco le ricadute effettive ed i rischi correlati al COVID-19, a valutare in maniera più accurata i riflessi sul business e ad attivare tutte le azioni di protezione e garanzia delle operazioni del Gruppo.

Eventi di rilievo successivi al 31 dicembre 2021

A seguito dell'azione offensiva avviata dal Governo Russo nei confronti della nazione Ucraina, si palesano profondi cambiamenti nel contesto degli equilibri geopolitici e inevitabili ripercussioni sul quadro macroeconomico mondiale. Per effetto del regime sanzionatorio conseguentemente adottato dagli Stati dell'Unione Europea, nei confronti di persone fisiche e giuridiche russe, il Gruppo si è subito attivato al fine di esaminare tale regime sanzionatorio, tra cui la restrizione ai mercati finanziari e dei capitali dell'Unione Europea, la chiusura dello spazio aereo ai vettori riconducibili alla Federazione Russa, le restrizioni



all'esportazione di beni, servizi e tecnologie, onde verificarne gli impatti sul proprio business e adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a garantire il pieno rispetto di tale regime sanzionatorio.

Nel contesto del Gruppo ENAV sussistono taluni rapporti riconducibili:

- (i) a contratti finalizzati tra la controllata IDS AirNav e Azimut Joint Stock Company, società di diritto russo specializzata nel settore delle tecnologie a servizio dell'Air Traffic Management, in merito ai quali al 31 dicembre 2021 risulta un'esposizione patrimoniale pari a 756 migliaia di euro, che risultano ancora da incassare. Le attività contrattuali residue a valere sui contratti e rapporti commerciali relativi ad Azimut riguardano: i) attività di manutenzione sul software, già fornito, da erogare contrattualmente fino al 20 maggio 2022; ii) sessioni di training da remoto, da erogare contrattualmente sino al mese di aprile 2022.
- (ii) ad un *memorandum of understanding*, perfezionato nel 2017 tra ENAV e la State ATM Corporation della Federazione Russa, ovvero il locale provider di servizi della navigazione aerea. Tale memorandum ha portato a soli scambi informativi e incontri bilaterali, privi di contenuto economico.

Avuto riguardo ai profili oggettivi e soggettivi del regime sanzionatorio adottato in risposta al conflitto russo-ucraino, con nota del 3 marzo 2022 si è provveduto a comunicare ad Azimut la immediata sospensione dell'efficacia di tutti i rapporti commerciali in essere, con idonee cautele in favore dei soggetti del Gruppo ENAV. Analogamente, con comunicazione di pari data, si è provveduto ad equivalente comunicazione con riferimento al citato memorandum.

In conclusione, il Business Plan ed i relativi flussi di cassa attesi risentiranno degli effetti legati ai rapporti commerciali con l'entità Azimut (unico operatore di diritto russo con il quale sono state realizzate transazioni di natura commerciale) in via del tutto marginale. Inoltre, si precisa come il Business Plan non contiene ipotesi di transazioni da realizzare con operatori localizzati nell'area interessata dal conflitto russo-ucraino.

Per completezza si precisa che ENAV vanta crediti nei confronti del cliente Eurocontrol, riferiti in particolare a servizi di assistenza al volo prestati nei confronti di compagnie aeree russe, per un valore complessivo di 686 migliaia di euro riferito principalmente ai mesi di volo di gennaio e febbraio 2022.

Infine, in relazione alla partecipazione detenuta in Aireon LLC, si rappresenta che è in corso un'operazione di aumento di capitale fino a 50 milioni di dollari che presumibilmente dovrebbe perfezionarsi entro il secondo trimestre del 2022. Tale aumento di capitale è destinato a supportare nuove iniziative di investimento ed ampliamento delle attività *Air Traffic Flow Management*, *Data Analytics*, monitoraggio delle flotte e degli aeromobili, ricerca e soccorso, denominati nel loro complesso *Commercial Data Services* (CDS). Gli effetti prospettici di tale operazione potrebbero condurre a variazioni delle attuali quote di partecipazione nonché ad aggiornamenti nella stima del valore.

Evoluzione prevedibile della gestione

Dopo un 2020 fortemente influenzato dalla rapida diffusione del COVID-19 e dagli effetti correlati alle politiche restrittive di contenimento della pandemia, l'anno appena concluso ha evidenziato segnali positivi, sia in termini di ripresa degli indicatori economici e produttivi del paese, sia in relazione ai maggiori volumi di traffico aereo gestito.

A seguito, tuttavia, delle recrudescenze della pandemia e dei recenti drammatici eventi correlati al conflitto tra Russia ed Ucraina, permangono alcuni elementi di incertezza che potrebbero influenzare lo scenario di riferimento per il 2022. Si sottolinea comunque che al momento, anche alla luce del trend positivo del traffico aereo che si sta registrando nei primi mesi del 2022, trovano conferma le stime di traffico per l'anno in corso con un valore di traffico pari a circa l'85% del dato pre-crisi 2019, in linea con le previsioni di Eurocontrol.



In tale contesto, il Gruppo prevede di mantenere anche nel 2022 una continuità nell'indirizzo e nelle azioni gestionali fino ad ora adottate, in termini di controllo della spesa, attuazione delle strategie industriali e massimizzazione della capacità produttiva, che hanno consentito di ottenere i risultati del 2021.

Non meno significativa sarà l'attenzione del Gruppo nello sviluppo delle attività sul mercato terzo, sia correlate agli ordini già in portafoglio, sia relative alle nuove acquisizioni.

Relativamente al tema dell'approvazione del Piano di Performance da parte del regolatore comunitario, si conferma, come riportato nello specifico paragrafo, il parere positivo da parte della *Performance Review Body* (PRB). Con notifica n. C(2022) 2294 *final* del 13 aprile 2022, la Commissione Europea ha comunicato allo Stato italiano che gli obiettivi prestazionali contenuti nel Piano di Performance presentato a novembre 2021 sono coerenti con gli obiettivi definiti a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento, nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891.

Quanto sopra ad ulteriore conferma di un ritorno verso uno scenario di traffico e regolatorio sempre più vicino alla situazione pre-pandemica determinata dal COVID-19. Nel corso del 2022 ENAV sarà quindi chiamata a conseguire i target di performance economica ed operativa previsti all'interno del Piano delle Performance.

In coerenza con gli obiettivi del piano di performance relativamente al mercato regolamentato della Capogruppo e nell'ottica di dare nuovo impulso agli indirizzi e alle azioni strategiche industriali, il Gruppo ENAV ha provveduto a definire un nuovo Piano Industriale, che sarà presentato al Consiglio di Amministrazione della Capogruppo presumibilmente nel mese di maggio 2022.



Proposta del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione Vi propone di:

- approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 di ENAV S.p.A. che chiude con un utile di esercizio di euro 61.588.435;
- destinare l'utile di esercizio per il 5% pari a euro 3.079.421,75 a riserva legale, come indicato dall'art. 2430 comma 1 del codice civile, per euro 58.506.483,25 a titolo di dividendo da distribuire in favore degli Azionisti corrispondente a un dividendo di € 0,1081 per ogni azione che risulterà in circolazione alla data di stacco della cedola, escluse le azioni proprie in portafoglio a quella data, e per € 2.530,00 alla riserva disponibile denominata "utili portati a nuovo";
- mettere in pagamento l'indicato dividendo dell'esercizio di 0,1081 euro per azione il 26 ottobre 2022, con stacco della cedola fissato il 24 ottobre 2022 e record date il 25 ottobre 2022.

21 aprile 2022

Il Consiglio di Amministrazione



**BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO ENAV
AL 31 DICEMBRE 2021**



Bilancio consolidato del Gruppo ENAV al 31 dicembre 2021

Prospetti consolidati del Gruppo ENAV	71
Stato patrimoniale consolidato	72
Conto Economico consolidato	74
Altre componenti di Conto economico complessivo consolidato	75
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	76
Rendiconto finanziario consolidato	77
Note illustrative del Gruppo ENAV	78
Informazioni generali	79
Forma e contenuto del Bilancio Consolidato	79
Principi e area di consolidamento	80
Principi contabili	84
Uso di stime e giudizi del management connessi anche alla pandemia da COVID-19	97
Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche adottate del Gruppo	101
Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale – finanziaria consolidata	105
Informazioni sulle voci di Conto Economico consolidato	125
Altre informazioni	133
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto sul bilancio consolidato	149
Relazione della Società di Revisione sul bilancio consolidato	150



PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO ENAV



Stato patrimoniale consolidato

ATTIVO

<i>(valori in euro)</i>	Note	31.12.2021	di cui parti correlate (Nota 33)	31.12.2020	di cui parti correlate (Nota 33)
Attività non correnti					
Attività Materiali	7	884.715.291		929.533.044	
Attività Immateriali	8	176.192.810		175.629.242	
Partecipazioni in altre imprese	9	47.253.016		50.121.845	
Attività finanziarie non correnti	10	426.874		346.719	
Attività per imposte anticipate	11	33.246.034		27.147.820	
Crediti tributari non correnti	12	715.754		23.857.810	
Crediti Commerciali non correnti	13	687.253.421		385.970.716	
Altre attività non correnti	15	6.362.903	6.312.216	7.764.636	7.751.760
Totale Attività non correnti		1.836.166.103		1.600.371.832	
Attività correnti					
Rimanenze	14	61.518.741		61.560.792	
Crediti commerciali correnti	13	177.161.512	44.270.001	136.581.749	40.641.837
Attività finanziarie correnti	10	70.238	0	9.850.827	9.850.827
Crediti Tributari	12	5.564.549		13.336.512	
Altre attività correnti	15	50.323.565	28.356.001	52.234.355	35.239.207
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	16	225.309.927	30.874.698	316.044.081	224.570
Totale Attività correnti		519.948.532		589.608.316	
Attività destinate alla dismissione	17	0		1.431.642	
Totale Attivo		2.356.114.635		2.191.411.790	



Stato patrimoniale consolidato

PATRIMONIO NETTO E PASSIVO

<i>(valori in euro)</i>	Note	31.12.2021	di cui parti correlate (Nota 33)	31.12.2020	di cui parti correlate (Nota 33)
Patrimonio Netto					
Capitale sociale	18	541.744.385		541.744.385	
Riserve	18	469.279.232		467.486.532	
Utili/(Perdite) portati a nuovo	18	71.838.340		19.763.486	
Utile/(Perdita) dell'esercizio	18	78.371.693		54.283.479	
Totale Patrimonio Netto di Gruppo	18	1.161.233.650		1.083.277.882	
Capitale e Riserve di terzi		2.188.502		2.499.765	
Utile/(Perdita) di terzi		(341.318)		(311.263)	
Totale Patrimonio Netto di Terzi		1.847.184		2.188.502	
Totale Patrimonio Netto	18	1.163.080.834		1.085.466.384	
Passività non correnti					
Fondi rischi e oneri	19	3.601.072		1.050.000	
TFR e altri benefici ai dipendenti	20	47.895.752		49.943.154	
Passività per imposte differite	11	6.188.240		6.729.418	
Passività finanziarie non correnti	21	415.199.419		485.149.609	
Debiti commerciali non correnti	22	41.561.039	139.789	8.506.073	0
Altre passività non correnti	23	169.143.537		171.403.925	
Totale Passività non correnti		683.589.059		722.782.179	
Passività correnti					
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	19	10.313.372		2.291.531	
Debiti commerciali correnti	22	116.424.813	15.793.571	149.811.624	17.959.187
Debiti tributari e previdenziali	24	32.890.186		24.755.009	
Passività finanziarie correnti	21	252.231.730		67.515.998	
Altre passività correnti	23	97.584.641	43.558.504	138.784.423	91.884.439
Totale Passività correnti		509.444.742		383.158.585	
Passività direttamente associate alle attività destinate alla dismissione	17	0		4.642	
Totale Passività		1.193.033.801		1.105.945.406	
Totale Patrimonio Netto e Passività		2.356.114.635		2.191.411.790	



Conto Economico consolidato

Prospetto di Conto Economico Consolidato					
(valori in euro)	Note	2021	di cui parti correlate (Nota 33)	2020	di cui parti correlate (Nota 33)
Ricavi					
Ricavi da attività operativa	25	504.307.407	15.001.787	352.216.440	10.251.259
Balance	25	294.398.448		383.378.133	
<i>Totale ricavi da contratti con i clienti</i>	25	<i>798.705.855</i>		<i>735.594.573</i>	
Altri ricavi operativi	26	46.406.561	34.368.707	45.270.927	34.870.314
Totale ricavi		845.112.416		780.865.500	
Costi					
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	27	(9.733.785)	(898.704)	(7.772.336)	(276.081)
Costi per servizi	27	(127.265.215)	(8.136.283)	(112.672.031)	(9.061.250)
Costo del personale	28	(499.240.954)		(460.956.551)	
Costi per godimento beni di terzi	27	(1.786.555)	(66.275)	(2.115.601)	(23.546)
Altri costi operativi	27	(3.618.301)		(4.720.414)	
Costi per lavori interni capitalizzati	29	27.441.610		27.727.063	
Totale costi		(614.203.200)		(560.509.870)	
Ammortamenti	7 e 8	(129.257.108)		(138.071.100)	
(Svalutazioni)/Ripristini per riduzione di valore di crediti	13	(3.920.795)		(6.168.077)	
(Svalutazioni)/Ripristini per attività materiali e immateriali	7	0		(4.179.047)	
Accantonamenti	19	554.570		(813.131)	
Risultato Operativo		98.285.883		71.124.275	
Proventi e oneri finanziari					
Proventi finanziari	30	10.869.309		1.818.166	
Oneri finanziari	30	(6.791.005)		(7.353.433)	
Utile (perdita) su cambi	30	421.377		(589.877)	
Totale proventi e oneri finanziari		4.499.681		(6.125.144)	
Risultato prima delle imposte		102.785.564		64.999.131	
Imposte dell'esercizio	31	(24.755.189)		(11.026.915)	
Utile/(Perdita) dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		78.030.375		53.972.216	
<i>quota di interessenza del Gruppo</i>		<i>78.371.693</i>		<i>54.283.479</i>	
<i>quota di interessenza di Terzi</i>		<i>(341.318)</i>		<i>(311.263)</i>	
Utile/(Perdita) base per azione	38	0,14		0,10	
Utile diluito per azione	38	0,14		0,10	



Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato

Conto economico complessivo Consolidato

<i>(valori in euro)</i>	Note	2021	2020
Utile/(Perdita) dell'esercizio	18	78.030.375	53.972.216
<i>Componenti di conto economico complessivo che saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio:</i>			
- differenze da conversione bilanci esteri	18	4.872.264	(5.265.937)
- valutazione al fair value degli strumenti finanziari derivati	10 e 18	211.216	(154.172)
- effetto fiscale della valutazione al fair value degli strumenti finanziari derivati	11 e 18	(50.692)	37.001
<i>Totale componenti di conto economico complessivo che saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio</i>		5.032.788	(5.383.108)
<i>Componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio:</i>			
- adeguamento al fair value delle partecipazioni in altre imprese	9	(7.031.772)	(8.497.758)
- utili/(perdite) attuariali su benefici ai dipendenti	18 e 20	(1.125.538)	(453.807)
- effetto fiscale	11 e 18	1.746.801	1.893.443
<i>Totale componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio</i>		(6.410.509)	(7.058.122)
Totale Utile (Perdita) di Conto Economico complessivo		76.652.654	41.530.986
quota di interessenza del Gruppo		76.993.972	41.842.249
quota di interessenza di Terzi		(341.318)	(311.263)



Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

	Riserve					Totale riserve	Utile/(perdita) portati a nuovo	Utile/(perdita) dell'esercizio	Totale	Interesse di Terzi	Totale Patrimonio netto
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserve diverse	Riserva per utili/(perdita) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserva Cash Flow Hedge						
(valori in euro)											
Saldo al 31 dicembre 2019	541.744.385	31.809.804	450.745.646	(11.209.831)	2.029.942	473.379.561	19.992.565	118.432.376	1.153.542.887	2.499.765	1.156.042.652
Destinazione del risultato di esercizio precedente	0	5.594.056	0	0	0	5.594.056	112.838.320	(118.432.376)	0	0	0
Erogazione dividendo	0	0	0	0	0	0	(113.189.994)	0	(113.189.994)	0	(113.189.994)
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie	0	0	1.773.331	0	0	1.773.331	0	0	1.773.331	0	1.773.331
Riserva differenza da conversione	0	0	(5.265.937)	0	0	(5.265.937)	0	0	(5.265.937)	0	(5.265.937)
Piano di Incentivazione a lungo termine	0	0	(813.186)	0	0	(813.186)	122.595	0	(690.591)	0	(690.591)
Utile/(perdita) complessiva rilevata, di cui:											
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio netto	0	0	(6.713.229)	(344.893)	(117.171)	(7.175.293)	0	0	(7.175.293)	0	(7.175.293)
- utile/(perdita) dell'esercizio	0	0	0	0	0	0	0	54.283.479	54.283.479	(311.263)	53.972.216
Saldo al 31 dicembre 2020	541.744.385	37.403.860	439.724.625	(11.554.724)	1.912.771	467.486.532	19.763.486	54.283.479	1.083.277.882	2.188.502	1.085.466.384
Destinazione del risultato di esercizio precedente	0	2.167.114	0	0	0	2.167.114	52.116.365	(54.283.479)	0	0	0
Erogazione dividendo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie	0	0	1.049.667	0	0	1.049.667	(41.511)	0	1.008.156	0	1.008.156
Riserva differenza da conversione	0	0	4.872.264	0	0	4.872.264	0	0	4.872.264	0	4.872.264
Piano di Incentivazione a lungo termine	0	0	(46.360)	0	0	(46.360)	0	0	(46.360)	0	(46.360)
Utile/(perdita) complessiva rilevata, di cui:											
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio netto	0	0	(5.555.100)	(855.409)	160.524	(6.249.985)	0	0	(6.249.985)	0	(6.249.985)
- utile/(perdita) dell'esercizio	0	0	0	0	0	0	0	78.371.693	78.371.693	(341.318)	78.030.375
Saldo al 31 dicembre 2021	541.744.385	39.570.974	440.045.096	(12.410.133)	2.073.295	469.279.232	71.838.340	78.371.693	1.161.233.650	1.847.184	1.163.080.834



Note illustrative del Gruppo ENAV



1. Informazioni generali

ENAV S.p.A. (di seguito anche la “Società” o la “Capogruppo”), nasce nel 2001 dalla trasformazione disposta con legge n. 665/1996 dell’Ente Pubblico Economico denominato Ente Nazionale di Assistenza al Volo che, a sua volta, deriva dall’Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (A.A.A.V.T.A.G.) ed ha sede legale in Roma (Italia), via Salaria n. 716, e altre sedi secondarie e presidi operativi su tutto il territorio nazionale.

Dal 26 luglio 2016, le azioni di ENAV sono quotate sul Mercato Telematico Azionario (oggi EXM – Euronext Milan) organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. e, al 31 dicembre 2021, il capitale della Società risulta detenuto per il 53,28% dal Ministero dell’Economia e delle Finanze (MEF), per il 46,62% da azionariato istituzionale ed individuale e per lo 0,10% dalla stessa ENAV sotto forma di azioni proprie.

L’attività del Gruppo ENAV consiste nel servizio, svolto dalla Capogruppo, di gestione e controllo del traffico aereo e negli altri servizi essenziali per la navigazione aerea nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza, nella conduzione tecnica e manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo, in attività di vendita di soluzioni software in ambito aeronautico e in attività di sviluppo commerciale e di consulenza aeronautica. Le modalità di valutazione e rappresentazione sono ricondotte a quattro settori operativi quali quello dei *servizi di assistenza al volo*, dei *servizi di manutenzione*, dei *servizi di soluzioni software AIM* e del settore residuale definito *altri settori*.

Il Bilancio consolidato del Gruppo per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 comprende i Bilanci di ENAV S.p.A. e delle sue controllate ed è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione del 21 aprile 2022, che ne ha autorizzato la diffusione. Il presente bilancio è assoggettato a revisione legale da parte della EY S.p.A. in virtù dell’incarico di revisione per il novennio 2016-2024 conferito dall’Assemblea del 29 aprile 2016.

2. Forma e contenuto del Bilancio Consolidato

Il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 di ENAV S.p.A. e delle sue controllate (di seguito anche il “Gruppo”) è stato redatto in conformità ai principi contabili internazionali *International Accounting Standards (IAS)* ed *International Financial Reporting Standards (IFRS)* emanati dall’*International Accounting Standards Board (IASB)* ed alle relative interpretazioni (IFRIC e SIC), adottati dall’Unione Europea con il Regolamento Europeo n. 1606/2002 nonché ai sensi del D. Lgs n. 38 del 28 febbraio 2005 che ha disciplinato l’applicazione degli IFRS nell’ambito del corpo legislativo italiano.

Per IFRS si intendono tutti gli *International Financial Reporting Standards*, tutti gli *International Accounting Standards (IAS)*, tutte le interpretazioni dell’*International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC)*, precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee (SIC)* adottati dall’Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti Europei pubblicati sino al 21 aprile 2022, data in cui il Consiglio di Amministrazione di ENAV S.p.A. ha approvato il Bilancio consolidato.

I principi contabili nel seguito descritti riflettono la piena operatività del Gruppo ENAV, nel prevedibile futuro essendo applicati nel presupposto della continuità aziendale e sono conformi a quelli applicati nella redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio.

Il Bilancio consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo ENAV. Tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse sono espressi in migliaia di euro, salvo dove diversamente indicato.

Di seguito sono riportati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dal Gruppo ENAV, nell’ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 *Presentazione del bilancio* e in conformità a quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 in merito all’evidenza dell’ammontare delle posizioni o transazioni con parti correlate negli schemi di bilancio e, ove esistenti, alla rappresentazione nel



prospetto di conto economico consolidato dei proventi e oneri derivanti da operazioni significative non ricorrenti ovvero da fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività. Nel corso dell'esercizio 2021 non sono state effettuate operazioni atipiche e rilevanti tali da richiederne la separata esposizione. Gli schemi di bilancio utilizzati sono i seguenti:

- *prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata* predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio corrente e non corrente, con specifica separazione, qualora presenti, delle attività classificate come possedute per la vendita e delle passività incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita o per la distribuzione ai soci. Le attività correnti, che includono le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti, sono quelle destinate a essere realizzate, cedute o consumate nel normale ciclo operativo del Gruppo o nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio. Le passività correnti sono quelle per le quali è prevista l'estinzione nel normale ciclo operativo del Gruppo o nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio;
- *prospetto di conto economico consolidato* predisposto classificando i costi operativi per natura;
- *prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo consolidato* che comprende, oltre al risultato di esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci del patrimonio netto consolidato distinte nelle componenti che saranno successivamente riclassificate a conto economico da quelle che invece non lo saranno;
- *prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato*;
- *rendiconto finanziario consolidato* predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto e mediante la presentazione dei flussi finanziari netti generati dall'attività di esercizio, di investimento e di finanziamento.

Il Gruppo ha inoltre applicato la nuova definizione di rilevanza introdotta con le modifiche allo IAS 1 e allo IAS 8 in cui si afferma che un'informazione è rilevante se è ragionevole presumere che la sua omissione, errata indicazione od occultamento potrebbe influenzare le decisioni che gli utilizzatori principali dei bilanci redatti per scopi di carattere generale prendono sulla base di tali bilanci, che forniscono informazioni finanziarie circa la specifica entità che redige il bilancio. La rilevanza dipende dalla natura o dall'entità dell'informazione, o da entrambe. Il Gruppo valuta se l'informazione, singolarmente o in combinazione con altre informazioni, è rilevante nel contesto del bilancio, considerato nel suo insieme.

Il Bilancio consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico con l'eccezione delle voci di bilancio in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è posta a raffronto con il corrispondente valore del precedente esercizio.

In conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato della Commissione Europea n. 2019/815 cosiddetto Regolamento ESEF e dell'art. 154-ter del Testo Unico della Finanza, gli schemi del bilancio consolidato e una serie di informazioni anagrafiche della Capogruppo sono stati marcati sulla base della tassonomia IFRS e la Relazione Finanziaria Annuale è stata pubblicata nel formato elettronico unico di comunicazione previsto dal Regolamento ESEF oltre al formato usuale di cortesia.

3. Principi e area di consolidamento

Società controllate

Il bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa, in accordo con il principio IFRS 10.



Il controllo si ottiene quando il Gruppo è esposto o ha diritto a rendimenti variabili, derivanti dal proprio rapporto con l'entità oggetto di investimento e, nel contempo, ha la capacità di incidere su tali rendimenti esercitando il proprio potere su tale entità.

Specificatamente, il Gruppo controlla una partecipata se, e solo se, il Gruppo ha:

- il potere sull'entità oggetto di investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto di investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto di investimento;
- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Generalmente, vi è la presunzione che la maggioranza dei diritti di voto comporti il controllo. A supporto di tale presunzione, quando il Gruppo detiene meno della maggioranza dei diritti di voto o diritti simili, il Gruppo considera tutti i fatti e le circostanze rilevanti per stabilire se controlla l'entità oggetto di investimento, inclusi:

- accordi contrattuali con altri titolari di diritti di voto;
- diritti derivanti da accordi contrattuali;
- diritti di voto del Gruppo;
- diritti di voto potenziali del Gruppo;
- una combinazione dei precedenti fatti e circostanze.

Il Gruppo riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che potrebbero essere intervenuti dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo. Il consolidamento di una controllata inizia quando il Gruppo ne ottiene il controllo e cessa quando il Gruppo perde il controllo. Le attività, le passività, i ricavi ed i costi della controllata acquisita o ceduta nel corso dell'esercizio sono inclusi nel bilancio consolidato dalla data in cui il Gruppo ottiene il controllo fino alla data in cui il Gruppo non esercita più il controllo sulla società.

Se il Gruppo perde il controllo di una controllata, elimina le relative attività e passività e le altre componenti di patrimonio netto, mentre l'eventuale utile o perdita è rilevata a conto economico. La quota di partecipazione eventualmente mantenuta è rilevata al *fair value*.

I Bilanci delle società controllate sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre 2021, data di riferimento del Bilancio consolidato, appositamente predisposti ed approvati dagli organi amministrativi delle singole entità, opportunamente rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo ENAV.

Le società controllate, incluse nella predetta area di consolidamento, sono consolidate secondo il metodo integrale, in conformità alle seguenti modalità:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunte linea per linea nel bilancio consolidato;
- il valore contabile delle partecipazioni è eliminato a fronte della corrispondente frazione del patrimonio netto delle imprese partecipate attribuendo ai singoli elementi dell'attivo e del passivo il loro valore corrente alla data di acquisizione del controllo;
- gli utili e le perdite non ancora realizzati per il Gruppo, in quanto derivanti da operazioni tra società del Gruppo stesso, sono eliminati, così come i rapporti reciproci di debito e credito e di costo e di ricavo;
- le rettifiche di consolidamento tengono conto del loro effetto fiscale differito.



Traduzione dei bilanci di società estere

I bilanci delle società controllate sono redatti utilizzando la valuta dell'ambiente economico primario in cui esse operano. Ai fini del bilancio consolidato, il bilancio di ciascuna società estera è tradotto in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo, secondo le seguenti regole:

- le attività e le passività sono convertite utilizzando i tassi di cambio in essere alla data di riferimento del bilancio;
- i costi ed i ricavi sono convertiti al cambio medio dell'esercizio, il cui risultato è ritenuto una affidabile approssimazione di quello che risulterebbe dall'applicazione dei cambi vigenti alla data di ciascuna transazione;
- la *riserva di conversione*, inclusa tra le voci del patrimonio netto consolidato, accoglie sia le differenze di cambio generate dalla conversione delle grandezze economiche a un tasso differente da quello di chiusura sia quelle generate dalla traduzione dei patrimoni netti di apertura a un tasso di cambio differente da quello di chiusura del periodo di rendicontazione. Tale riserva è riversata a Conto Economico al momento della cessione della relativa partecipazione.

I tassi di cambio adottati per la traduzione dei bilanci delle società con valuta funzionale diversa dall'euro sono riportati nella seguente tabella:

	31.12.2021		31.12.2020	
	Media dei 12 mesi	Puntuale al 31 dicembre	Media dei 12 mesi	Puntuale al 31 dicembre
Ringgit malesi	4,9026	4,7184	4,7935	4,9340
Dollari statunitensi	1,1835	1,1326	1,1413	1,2271

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale del Gruppo sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. A fine esercizio le attività e passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio ed i relativi utili e perdite su cambi vengono imputati nel Conto Economico consolidato.

Aggregazioni aziendali

Le operazioni di aggregazioni aziendali in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità sono rilevate in accordo con le disposizioni contenute nell'IFRS 3 *Aggregazioni aziendali*, secondo il metodo dell'acquisizione (*acquisition method*). Il costo di acquisto, ovvero il corrispettivo trasferito, è rappresentato dal valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione delle attività cedute, delle passività sostenute o assunte, nonché degli strumenti di capitale emessi dall'acquirente. Il costo di acquisto include il *fair value* delle eventuali attività e passività per corrispettivi potenziali. I costi direttamente attribuibili all'acquisizione sono rilevati a conto economico.

Il costo di acquisto è allocato rilevando le attività, le passività e le passività potenziali identificabili dell'acquisita ai relativi *fair value* alla data di acquisizione, e l'importo di qualsiasi partecipazione di minoranza, rispetto al valore netto degli importi delle attività e passività identificabili nell'acquisita stessa valutate al *fair value*, è rilevata come avviamento, ovvero, se negativa, imputata a conto economico. Il valore delle interessenze di terzi è determinato in proporzione alle quote di partecipazione detenute dai terzi nelle attività nette identificabili dell'acquisita, ovvero al loro *fair value* alla data di acquisizione.



Qualora l'aggregazione aziendale sia realizzata in più fasi, le quote partecipative precedentemente detenute sarebbero rimisurate al *fair value* e l'eventuale differenza (positiva o negativa) imputata a conto economico. L'eventuale corrispettivo potenziale è rilevato al *fair value* alla data di acquisizione. Le variazioni successive del *fair value* del corrispettivo potenziale, classificato come strumento finanziario ai sensi di IFRS 9, sono rilevate a conto economico. I corrispettivi potenziali classificati come strumento di capitale non sono rimisurati e vengono contabilizzati direttamente nel Patrimonio netto.

Nel caso in cui i *fair value* delle attività, delle passività e delle passività potenziali possano determinarsi solo provvisoriamente, l'aggregazione aziendale è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche, derivanti dal completamento del processo di valutazione, sono rilevate entro 12 mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi.

L'avviamento emergente dall'acquisizione di società controllate, rappresenta l'eccedenza del corrispettivo corrisposto, valutato al *fair value* alla data di acquisizione, rispetto al valore netto delle attività e passività identificabili nell'acquisita stessa valutate al *fair value*. Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento non viene assoggettato ad ammortamento, ma sottoposto a verifica almeno annuale di recuperabilità. Al fine della verifica della riduzione di valore (*impairment*), l'avviamento acquisito nell'ambito di un'aggregazione aziendale è allocato, dalla data di acquisizione, a ciascuna unità generatrice di flussi di cassa (*cash generating unit* o CGU) del Gruppo in cui si prevedono benefici derivanti dalle sinergie dell'aggregazione, a prescindere dal fatto che altre attività o passività dell'entità acquisita siano assegnate a tali unità.

Una CGU rappresenta il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari largamente indipendenti. Nel processo di individuazione delle predette CGU, il management ha tenuto conto della natura specifica dell'attività e del *business* cui appartiene (aree di *business*, normativa di riferimento, ecc.) verificando che i flussi finanziari in entrata derivanti da un gruppo di attività fossero strettamente indipendenti e ampiamente autonomi da quelli derivanti da altre attività (o gruppi di attività). Inoltre, le attività incluse in ogni CGU sono state individuate anche sulla base delle modalità attraverso le quali il management le monitora e le gestisce nell'ambito del proprio modello di *business*.

Se l'avviamento è stato allocato a un'unità generatrice di flussi finanziari e l'entità dismette parte delle attività di tale unità, l'avviamento associato all'attività dismessa è incluso nel valore contabile dell'attività quando si determina l'utile o la perdita della dismissione. L'avviamento associato con l'attività dismessa è determinato sulla base dei valori relativi all'attività dismessa e della parte mantenuta nell'unità generatrice di flussi finanziari.

Area di consolidamento

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

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



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

4. Principi contabili

Nel seguito sono riportati i principi contabili ed i criteri di valutazione applicati per la redazione del bilancio consolidato.

Attività materiali

Le Attività materiali sono iscritte al costo, al netto degli ammortamenti e delle eventuali perdite di valore. Il costo include gli oneri accessori direttamente imputabili e necessari alla messa in funzione del bene per l'uso per cui è stato acquisito. In occasione di revisioni o manutenzioni importanti, il costo è incluso nel valore contabile dell'impianto o del macchinario, laddove sia soddisfatto il criterio per la rilevazione. Tutti gli altri costi di riparazione e manutenzione sono rilevati nel conto economico quando sostenuti. In ogni caso i costi sostenuti successivamente all'acquisto sono rilevati ad incremento del valore contabile dell'elemento cui si riferiscono, qualora sia probabile che i futuri benefici associati al costo affluiscono al Gruppo ed il costo dell'elemento possa essere determinato attendibilmente.

L'ammortamento è calcolato in quote costanti, dal momento in cui il cespite è disponibile e pronto all'uso, in funzione della vita utile stimata oggetto di riesame con periodicità annuale. Eventuali cambiamenti di vita utile, se necessari, sarebbero apportati con applicazione prospettica. L'ammortamento tiene conto dell'eventuale valore residuo dei cespiti. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi separatamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del *component approach*.

La vita utile stimata delle principali classi di attività materiali è la seguente:



Tipologia	Descrizione	vita utile (anni)
Fabbricati	Fabbricati	25
	Manutenzione straordinaria fabbricati	25
	Costruzioni leggere	10
Impianti e macchinari	Impianti radiofonici	10
	Impianti di registrazione	7
	Impianti di sincronizzazione e centri di controllo	10
	Centrali manuali ed elettromeccaniche	7
	Centrali ed impianti elettrici	10
	Ponti radio, apparecchiature A.F. e amplificazione	10
	Impianti di alimentazione	11
	Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	10
Attrezzature industriali e commerciali	Attrezzatura varia e minuta	7
	Macchine elettroniche e sistemi telefonici	7
Altri beni	Mobili e macchine ordinarie di ufficio	10
	Apparecchiature per elab.ne dati compresi i computer	5
	Autovetture, motocicli e simili	4
	Velivoli aziendali	15
	Equipaggiamento dei velivoli e sistemi di radiomisure	10

Il valore contabile delle attività materiali è sottoposto a verifica, per rilevarne eventuali perdite di valore, qualora eventi o cambiamenti di situazione indichino che il valore di carico non possa essere recuperato. Se esiste un'indicazione di questo tipo e, nel caso in cui il valore di carico ecceda il valore recuperabile, le attività sono svalutate ed iscritte al loro valore recuperabile. Il valore recuperabile delle attività materiali è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso.

Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione all'unità generatrice di flussi finanziari cui tale attività appartiene. Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico nella voce svalutazioni e perdite di valore. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e se fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione e il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione. La valutazione viene effettuata considerando i principi definiti nell'IFRS 15.

Tra le attività materiali sono altresì iscritti i diritti d'uso ("*right of use*"), in conformità al principio IFRS 16, connessi a contratti di *lease* pluriennale, qualora ricorra la condizione del controllo esclusivo del bene oggetto di *lease* e la fruizione sostanziale di tutti i benefici economici derivanti dall'attività lungo il periodo di utilizzo. Il *right of use* viene iscritto ad un valore equivalente alla somma del valore attuale dei flussi di cassa in uscita, previsti contrattualmente, utilizzando quale fattore di attualizzazione il tasso previsto nell'accordo o il tasso di finanziamento marginale.

Il *right of use* viene ammortizzato tenendo in considerazione il periodo non cancellabile dell'accordo che normalmente coincide con la durata dello stesso.



Con riferimento ai contratti di noleggio pluriennale di autovetture, si procede con la separazione del contratto tra la componente *lease*, ovvero il corrispettivo di noleggio, e *non lease*, relativa ai servizi di manutenzione. La componente *lease* è inclusa nell'ambito del *right of use* mentre la componente *non lease* viene imputata a conto economico.

Attività immateriali

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto o di produzione, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione necessari a rendere le attività disponibili per l'uso, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Le attività immateriali acquisite attraverso operazioni di aggregazione di imprese, quali l'avviamento, sono iscritte al valore equo definito alla data di acquisizione, se tale valore può essere determinato in modo attendibile. Le attività immateriali prodotte internamente non sono capitalizzate e si rilevano nel Conto Economico dell'esercizio in cui sono state sostenute.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa.

La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.

Le attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate a quote costanti lungo la loro vita utile stimata e sottoposte a test di recuperabilità (*impairment test*) qualora vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore. La vita utile residua viene riesaminata alla fine di ciascun esercizio o più frequentemente se necessario. Le variazioni della vita utile attesa o delle modalità con cui i futuri benefici economici legati all'attività immateriale sono conseguiti dal Gruppo vengono rilevate modificando il periodo e/o il metodo di ammortamento e trattate come modifiche delle stime contabili.

Gli utili o le perdite derivanti dall'alienazione di un bene immateriale sono misurati come la differenza fra il ricavo netto di vendita e il valore contabile del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione. La valutazione viene effettuata considerando i principi definiti nell'IFRS 15.

Le attività immateriali con vita utile indefinita non sono assoggettate ad ammortamento sistematico bensì ad una valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*impairment test*), sia a livello individuale sia a livello di unità generatrice di flussi di cassa. L'eventuale cambiamento da vita utile indefinita a vita utile definita viene applicato su base prospettica.

Il Gruppo non iscrive attività a vita utile indefinita ad eccezione dell'Avviamento derivante da operazioni di aggregazione aziendale.

Rimanenze

Le rimanenze, rappresentate essenzialmente da parti di ricambio relative agli impianti ed apparecchiature per il controllo del traffico aereo, sono iscritte al minore tra il costo ed il valore netto di realizzo. Il costo è determinato in base alla formula del costo medio ponderato, che include gli oneri accessori di competenza. Tali rimanenze, se non più utilizzabili in quanto obsolete, vengono svalutate tramite stanziamento nell'apposito fondo svalutazione magazzino a rettifica diretta del valore dell'attivo.

Partecipazioni in altre imprese

Le partecipazioni in altre imprese, che rappresentano strumenti rappresentativi di capitale sono valutate al *fair value*.



Il Gruppo ha scelto irrevocabilmente di imputare le variazioni di *fair value* tra le altre componenti di conto economico complessivo, ovvero in una specifica riserva di patrimonio netto, senza rigiro a conto economico.

Attività finanziarie

Al momento della rilevazione iniziale, le attività finanziarie sono classificate, a seconda dei casi, in base alle successive modalità di misurazione, cioè: al *costo ammortizzato*, al *fair value* rilevato nel conto economico complessivo (OCI) e al *fair value* rilevato nel conto economico. La classificazione delle attività finanziarie al momento della rilevazione iniziale dipende dalle caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie e dal modello di business che il Gruppo usa per la loro gestione. Ad eccezione dei crediti commerciali che non contengono una componente di finanziamento significativa, il Gruppo inizialmente valuta un'attività finanziaria al suo *fair value* incrementato dai costi di transazione, nel caso di un'attività finanziaria non al *fair value* rilevato nel conto economico. I crediti commerciali che non contengono una componente di finanziamento significativa o per i quali il Gruppo ha applicato l'espedito pratico sono valutati al prezzo dell'operazione determinato secondo l'IFRS 15.

Affinché un'attività finanziaria possa essere classificata e valutata al *costo ammortizzato* o al *fair value* rilevato in OCI, deve generare flussi finanziari che dipendono solamente dal capitale e dagli interessi sull'importo del capitale da restituire (cosiddetto *Solely Payments of Principal and Interest - SPPI*). Questa valutazione è indicata come test SPPI e viene eseguita a livello di strumento.

Il modello di business del Gruppo per la gestione delle attività finanziarie riguarda il modo in cui vengono gestite le attività finanziarie al fine di generare flussi finanziari. Il modello aziendale determina se i flussi finanziari deriveranno dalla raccolta di flussi finanziari contrattuali, dalla vendita delle attività finanziarie o da entrambi. Il Gruppo detiene le proprie attività finanziarie fino a scadenza.

Ai fini della valutazione successiva, le attività finanziarie possono essere classificate in quattro categorie in accordo con IFRS 9: i) Attività finanziarie al costo ammortizzato (strumenti di debito); ii) Attività finanziarie al *fair value* rilevate nel conto economico complessivo con riclassifica degli utili e perdite cumulate (strumenti di debito); iii) Attività finanziarie al *fair value* rilevato nel conto economico complessivo senza rigiro degli utili e perdite cumulate nel momento dell'eliminazione (strumenti rappresentativi di capitale); iv) Attività finanziarie al *fair value* rilevate a conto economico.

Il Gruppo iscrive principalmente le tipologie di attività finanziarie descritte ai punti i) e iii) sopra riportate.

Il Gruppo valuta le *attività finanziarie al costo ammortizzato* se entrambi i seguenti requisiti sono soddisfatti:

- l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di business il cui obiettivo è il possesso di attività finanziarie finalizzato alla raccolta dei flussi finanziari contrattuali e
- i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Le attività finanziarie al costo ammortizzato sono successivamente valutate utilizzando il criterio dell'interesse effettivo e sono soggette ad *impairment*. Gli utili e le perdite vengono rilevate a conto economico quando l'attività è eliminata, modificata o rivalutata. Nell'ambito del bilancio consolidato, rientrano nella categoria attività finanziarie al costo ammortizzato le seguenti voci di bilancio: le attività finanziarie correnti e non, i crediti commerciali correnti e non e le altre attività correnti e non.



Per le *attività finanziarie al fair value rilevate nel conto economico complessivo* riguardanti strumenti rappresentativi di capitale, il Gruppo ha effettuato la scelta irrevocabile, in sede di prima applicazione del principio IFRS 9, di imputare le variazioni di *fair value* al conto economico complessivo, essendo soddisfatta la definizione di strumento rappresentativo di capitale ai sensi dello IAS 32 “Strumenti finanziari: Presentazione” e poiché lo strumento non è detenuto per la negoziazione. La classificazione è determinata a livello di singolo strumento.

Gli utili e le perdite conseguite su tali attività finanziarie non vengono mai rigirati nel conto economico.

I dividendi sono rilevati come altri ricavi nel conto economico quando il diritto al pagamento è stato deliberato, salvo quando il Gruppo beneficia di tali proventi come recupero di parte del costo dell'attività finanziaria, nel qual caso tali utili sono rilevati in OCI. Gli strumenti rappresentativi di capitale iscritti al *fair value* rilevato in OCI non sono soggetti a impairment test.

Il Gruppo ha scelto di classificare irrevocabilmente le proprie partecipazioni non quotate in questa categoria e di imputare conseguentemente gli adeguamenti al fair value in OCI.

Il valore contabile delle attività finanziarie, non valutate al *fair value* con contropartita conto economico, viene ridotto dal nuovo modello di svalutazione dei crediti basato sulla stima delle perdite attese (*expected credit losses*) introdotto dal principio IFRS 9. Tale modello presuppone una valutazione delle perdite attese fondata sulla stima della probabilità di default, sulla percentuale di perdita in caso di insolvenza e sull'esposizione finanziaria. Tali elementi valutativi sono misurati mediante l'utilizzo di dati storici, elementi forward-looking ed informazioni reperibili da info providers, qualora ottenibili senza costi spropositati.

Per talune categorie di *attività finanziarie al costo ammortizzato*, quali i crediti commerciali e i *contract assets*, il Gruppo adotta l'approccio semplificato al nuovo modello di impairment. Tale modello semplificato è fondato sulla gestione a portafoglio delle posizioni creditorie e sulla suddivisione dei crediti in specifici cluster che tengano conto della peculiarità del business, dello status operativo del cliente, della fascia di scaduto e dello specifico contesto normativo di riferimento.

Qualora l'entità di una perdita attesa rilevata in passato si riduce e la diminuzione può essere collegata a un evento verificatosi successivamente alla rilevazione della perdita di valore, essa viene riversata a conto economico.

Le attività finanziarie sono rimosse dallo stato patrimoniale quando il diritto di ricevere i flussi di cassa dello strumento si è estinto, ovvero sono stati sostanzialmente trasferiti tutti i rischi e benefici relativi allo strumento stesso.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti includono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine non eccedenti i tre mesi e prontamente convertibili in cassa. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti della situazione patrimoniale finanziaria consolidata.

Strumenti finanziari derivati

Un derivato è uno strumento finanziario o un altro contratto che presenta le seguenti caratteristiche:

- il valore cambia in relazione alle variazioni di un parametro definito *underlying*, quale tasso di interesse, prezzo di un titolo o di una merce, tasso di cambio in valuta estera, indice di prezzi o tassi, rating di un credito o altra variabile;
- l'investimento netto iniziale è pari a zero, o minore di quello che sarebbe richiesto per contratti con una risposta simile ai cambiamenti delle condizioni di mercato;



- verrà regolato ad una data futura.

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dal Gruppo sono rappresentati da contratti a termine in valuta con finalità di copertura del rischio di cambio. All'avvio di un'operazione di copertura, il Gruppo designa e documenta formalmente il rapporto di copertura, cui intende applicare l'hedge accounting, i propri obiettivi nella gestione del rischio e la strategia perseguita, coerentemente con IFRS 9.

La documentazione predisposta in conformità al principio IFRS 9 include l'identificazione dello strumento di copertura, dell'elemento coperto, della natura del rischio e delle modalità con cui il Gruppo valuta se la relazione di copertura soddisfa i requisiti di efficacia della copertura stessa. La relazione di copertura soddisfa i criteri di ammissibilità per la contabilizzazione delle operazioni di copertura, se sono presenti tutti i seguenti requisiti di efficacia della copertura:

- vi è un rapporto economico tra l'elemento coperto e lo strumento di copertura;
- l'effetto del rischio di credito non prevale sulle variazioni di valore risultanti dal suddetto rapporto economico;
- il rapporto di copertura della relazione di copertura è lo stesso di quello risultante dalla quantità dell'elemento coperto che il Gruppo effettivamente copre e dalla quantità dello strumento di copertura che il Gruppo utilizza effettivamente per coprire tale quantità di elemento coperto.

Alla data di stipula del contratto, gli strumenti finanziari derivati sono rilevati al *fair value* sia in sede di prima iscrizione che a ciascuna valutazione successiva. I derivati sono contabilizzati come attività finanziarie quando il *fair value* è positivo e come passività finanziarie quando il *fair value* è negativo. Tali strumenti derivati sono classificati come correnti o non correnti in base alla loro data di scadenza e all'intenzione del Gruppo di continuare a detenere o meno tali strumenti fino alla scadenza.

Rispettati i requisiti sopra riportati, con l'intento di coprire il Gruppo dall'esposizione al rischio di variazioni dei flussi di cassa attesi associati ad un'attività, una passività o una transazione altamente probabile, si applica il trattamento contabile del *cash flow hedge* e pertanto la porzione di utile o perdita sullo strumento coperto, relativa alla parte di copertura efficace, è rilevata nelle altre componenti di conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto definita riserva di *cash flow hedge*, mentre la parte non efficace è rilevata direttamente nel conto economico dell'esercizio nell'ambito degli altri ricavi e proventi o degli altri costi operativi.

Gli importi riconosciuti nelle altre componenti di conto economico complessivo, sono successivamente riversati nel conto economico nel momento in cui l'operazione oggetto di copertura influenza il conto economico, per esempio se si verifica una vendita o vi è una svalutazione.

Qualora lo strumento di copertura sia ceduto, giunga a scadenza, annullato o esercitato senza sostituzione, o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di riserva di *cash flow hedge* a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante.

Quando una transazione prevista non è più ritenuta probabile, gli utili o perdite rilevati a patrimonio netto sono rilasciati immediatamente a conto economico.

Con riferimento alla determinazione del *fair value*, il Gruppo opera in conformità ai requisiti definiti dall'IFRS 13 ogni qualvolta tale misurazione sia richiesta dai principi contabili internazionali, quale criterio di rilevazione e/o valutazione ovvero quale informativa integrativa in relazione a specifiche attività e passività. Il *fair value* esprime il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività nell'ambito di una transazione ordinaria posta in essere tra operatori di mercato, alla data di valutazione (c.d. *exit price*). Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura dell'esercizio.



Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria. Le attività e passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

Livello 1: *fair value* determinato con riferimento a prezzi quotati (non modificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici cui il Gruppo può accedere alla data di valutazione;

Livello 2: *fair value* determinato sulla base di input diversi dai prezzi quotati di cui al livello 1, basandosi su variabili osservabili direttamente o indirettamente su mercati attivi;

Livello 3: *fair value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili non osservabili.

Per le attività e passività misurate al *fair value* su base ricorrente, il Gruppo determina se si sia verificato un trasferimento tra i livelli gerarchici sopra indicati, individuando a ogni chiusura contabile il livello in cui è classificato l'input significativo di più basso livello di gerarchia utilizzato per la valutazione.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie sono classificate, al momento dell'iscrizione iniziale, tra le passività finanziarie al *fair value* rilevato a conto economico, tra i mutui e finanziamenti, tra i derivati designati come strumenti di copertura. Tutte le passività finanziarie sono rilevate inizialmente al *fair value* cui si aggiungono, nel caso di mutui, finanziamenti e debiti, i costi di transazione ad essi direttamente attribuibili. Le passività finanziarie detenute dal Gruppo comprendono debiti commerciali e altre passività, mutui e finanziamenti, inclusi scoperti di conto corrente.

La modalità di valutazione successiva delle passività finanziarie dipende dalla loro classificazione. In particolare, le passività finanziarie al *fair value* con variazioni rilevate a conto economico, riguardano le passività detenute per la negoziazione e sono riferite a quelle passività assunte con l'intento di estinguerle o trasferirle nel breve termine.

Le passività finanziarie riferite ai finanziamenti, categoria maggiormente rappresentativa delle passività finanziarie detenute dal Gruppo, sono valutate con il criterio del costo ammortizzato al tasso di interesse effettivo. Gli utili e le perdite sono contabilizzati nel conto economico quando la passività è estinta ed anche mediante il processo di ammortamento.

Il costo ammortizzato è calcolato rilevando lo sconto o il premio sull'acquisizione e gli onorari o costi che fanno parte integrante del tasso di interesse effettivo. L'ammortamento al tasso di interesse effettivo è compreso tra gli oneri finanziari nel prospetto dell'utile/(perdita).

I debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati tra le passività correnti, salvo quelle che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data del bilancio, classificate tra le passività non correnti. Le passività finanziarie sono eliminate quando sono estinte, ovvero quando l'obbligazione specificata nel contratto è adempiuta.

Tra le passività finanziarie, correnti e non risultano altresì iscritte, a seguito dell'introduzione di IFRS 16, anche le passività finanziarie rappresentative del valore attuale dei canoni da riconoscere contrattualmente al locatore nell'ambito di accordi di *lease* pluriennali, per i quali ricorrono i presupposti per l'iscrizione del *right of use* tra le attività materiali.

Benefici ai dipendenti

I benefici ai dipendenti sono tutti i tipi di remunerazione erogati dal Gruppo in cambio dell'attività lavorativa svolta dai dipendenti.



I benefici a breve termine per i dipendenti sono rappresentati da salari, stipendi, oneri sociali, indennità sostitutive di ferie ed incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data di chiusura del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

I benefici successivi alla fine del rapporto di lavoro si suddividono in due fattispecie: piani a benefici definiti e piani a contribuzione definita. I piani a benefici definiti sono quei programmi che prevedono che il datore di lavoro si impegni a versare contributi necessari e sufficienti a garantire una prefissata prestazione previdenziale futura al dipendente, con assunzione di un rischio attuariale in capo al datore di lavoro. Poiché nei piani a benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, i relativi effetti economici e patrimoniali sono rilevati in base a calcoli attuariali conformemente allo IAS 19. I piani a contribuzione definita sono quei programmi che prevedono che il datore di lavoro versi dei contributi prefissati ad un fondo. L'obbligazione del datore di lavoro si estingue quindi con il versamento dei contributi al fondo ed il rischio attuariale ricade sul dipendente. Nei piani a contribuzione definita, gli oneri contributivi sono imputati a conto economico quando essi sono sostenuti in base al relativo valore nominale.

Nei piani a benefici definiti rientra il Trattamento di Fine Rapporto (TFR) dovuto ai dipendenti ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile, maturato fino al 31 dicembre 2006 in quanto le quote maturate con decorrenza 1° gennaio 2007, in conformità alla Legge 296 del 27 dicembre 2006, sulla base delle scelte implicite ed esplicite operate dai lavoratori, sono state destinate ai fondi di previdenza complementare oppure al fondo di tesoreria istituito presso l'Inps. La passività è proiettata al futuro con il metodo della proiezione unitaria (*Projected Unit Credit Method*) per calcolare il probabile ammontare da pagare al momento della risoluzione del rapporto di lavoro, ed è poi attualizzata per tener conto del tempo che trascorrerà prima dell'effettivo pagamento. La valutazione della passività iscritta in bilancio è basata sulle conclusioni raggiunte da attuari esterni al Gruppo. Il calcolo tiene conto del TFR maturato per prestazioni di lavoro già effettuate ed è basato su ipotesi attuariali che riguardano principalmente: le basi demografiche (quali la rotazione e la mortalità dei dipendenti) e finanziarie (quali il tasso di inflazione ed il tasso di attualizzazione con una scadenza coerente con quella attesa dell'obbligazione). Il valore della passività iscritta in bilancio risulta, pertanto, allineata a quella risultante dalla valutazione attuariale e gli utili e le perdite attuariali emergenti dal calcolo vengono imputati direttamente a patrimonio netto nel prospetto afferente le altre componenti di conto economico complessivo, nel periodo in cui emergono, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

Nei piani a contribuzione definita rientra il Trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile, limitatamente alle quote di TFR maturate a partire dal 1° gennaio 2007 e versate obbligatoriamente ad un Fondo di previdenza complementare, ovvero nell'apposito Fondo di Tesoreria istituito presso l'INPS. Tali piani sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi a carico del Gruppo che versa contributi imputandoli a conto economico quando sono sostenuti e in base al relativo valore nominale.

I benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro sono rilevati come passività quando l'impresa decide di concludere il rapporto di lavoro con un dipendente o un gruppo di dipendenti prima della normale data di pensionamento, ovvero nei casi in cui il dipendente o un gruppo di dipendenti decida di accettare un'offerta di benefici in cambio della cessazione del rapporto di lavoro. I benefici dovuti per la cessazione del rapporto di lavoro sono rilevati immediatamente nel costo del lavoro.



Piano di incentivazione azionaria a lungo termine

Il piano di incentivazione azionaria a lungo termine rappresenta, in conformità all'IFRS 2, una componente retributiva dei beneficiari che avviene mediante la corresponsione di strumenti rappresentativi di capitale (c.d. *equity-settled share-based payment transaction*). Per tale piano il costo è rappresentato dal *fair value* di tali strumenti determinato alla data di assegnazione (*grant date*), ed è rilevato tra il *Costo del personale* lungo il periodo intercorrente tra la data di assegnazione e quella di maturazione, con contropartita una riserva di Patrimonio netto denominata Riserva stock grant. L'ammontare complessivo stimato viene ripartito su tutto il *vesting period* e periodicamente viene rilevato il costo del personale ed il corrispondente incremento di patrimonio netto per una quota dell'ammontare stimato.

L'importo stimato del costo deve essere rivisto durante il *vesting period* se successive informazioni indicheranno che il numero di strumenti che matureranno alla fine del periodo di vesting sarà differente rispetto a quanto originariamente stimato. La variazione di stima sarà eventualmente iscritta a rettifica della voce Riserva stock grant con contropartita costo del personale.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite ed oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali, tuttavia, sono indeterminati l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene effettuata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) risultante da un evento passato, quando è probabile un'uscita di risorse per far fronte a tale obbligazione e quando è possibile effettuare una stima affidabile del suo ammontare.

Quando l'effetto finanziario associato al tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto al lordo delle imposte che riflette, ove adeguato, la valutazione corrente del mercato del costo del denaro in relazione al tempo e, se applicabile, ai rischi specifici attribuibili all'obbligazione. Quando l'accantonamento a fondo rischi e oneri viene attualizzato, l'adeguamento periodico del valore attuale associato al fattore temporale viene riflesso nel conto economico come onere finanziario. Laddove si supponga che tutte le spese, o una parte di esse, richieste per estinguere un'obbligazione vengano rimborsate da terzi, tale indennizzo, se virtualmente certo, è rilevato come attività distinta.

Le variazioni di stima degli accantonamenti ai fondi sono riflesse nel conto economico dell'esercizio in cui avviene la variazione e portate ad incremento delle passività. Le variazioni di stima in diminuzione sono rilevate in contropartita della passività fino a concorrenza del suo valore contabile e, per la parte eccedente, a conto economico nella stessa voce a cui fanno riferimento.

Gli importi iscritti nei fondi rischi e oneri sono distinti tra quota corrente e non corrente sulla base della previsione di pagamento/estinzione delle passività.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile, sono riportati come informativa e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

I ricavi sono iscritti al corrispettivo ricevuto o ricevibile al netto di sconti ed abbuoni e sono rilevati quando l'entità soddisfa una obbligazione di fare trasferendo un bene o un servizio a un cliente, in conformità a quanto previsto dal principio IFRS 15. Il trasferimento avviene quando il cliente ottiene il controllo del bene o servizio e cioè quando ha la capacità di indirizzarne l'uso ed ottenerne sostanzialmente tutti i benefici. Il controllo può essere trasferito in un certo momento (*at point in time*) oppure nel corso del tempo (*over time*) mediante opportune tecniche di misurazione degli avanzamenti (*metodi output e/o input*).



Nell'ambito del *transaction price* vengono altresì fattorizzati (in base al metodo del valore atteso e/o dell'importo più probabile), anche elementi variabili del corrispettivo qualora sia altamente probabile che non vi sarà un significativo reversal in futuro. Le transazioni sono altresì rettificata per tenere in considerazione il valore temporale del denaro.

I ricavi del Gruppo sono di seguito riepilogati rispetto alla relativa disaggregazione per natura:

- *mercato regolamentato*: due distinte obbligazioni di fare adempite *over time* nell'ambito degli stream di rotta e di terminale. Gli avanzamenti sono misurati con il metodo dell'output in base alle unità di servizio assistite erogate nei servizi di rotta e di terminale ed il balance rappresenta la *variable consideration*, fattorizzata nel *transaction price* di ciascuna obbligazione di fare, ascrivibile ai servizi erogati nell'ambito degli stream di rotta e di terminale, e permette di misurare l'effettivo valore della performance erogata a beneficio del cliente ed opportunamente rettificata per tenere in considerazione il valore temporale del denaro;
- *mercato non regolamentato*: i ricavi sono disaggregati per tipologia di transazione, quali vendita di licenze e prestazioni di servizi, radiomisure, consulenza aeronautica, servizi tecnici e di ingegneria, formazione, ed altri ricavi. I servizi rilevati con modalità *over time* sono circoscritti prevalentemente ai servizi erogati in ambito consulenza aeronautica e alle prestazioni di servizi, comprensivi delle attività di manutenzione sulle licenze software vendute. La vendita delle licenze software e/o dell'hardware ai clienti viene rilevata subordinatamente alla consegna fisica del bene al cliente (at point in time) salvo specifici casi di vendita con consegna differita al ricorrere dei requisiti richiesti dal principio di riferimento.

Balance – Ricavi da contratti con i clienti

A livello internazionale gli Stati che aderiscono ad Eurocontrol hanno utilizzato fino al 31 dicembre 2011 un sistema di tariffazione per la rotta cosiddetta a *cost recovery*. Tale sistema si basava sul criterio che l'ammontare dei ricavi fosse commisurato al valore dei costi sostenuti per i servizi di controllo della navigazione aerea di rotta. In virtù di tale principio la tariffa si attestava a quel valore che consentisse di conseguire, in via previsionale, l'obiettivo del pareggio economico. A fine esercizio, qualora i ricavi fossero stati superiori ai costi si sarebbe generato un *balance negativo (over recovery)* che avrebbe dato luogo alla rettifica a conto economico dei maggiori ricavi ed all'iscrizione di un debito per balance. Qualora invece i ricavi fossero risultati inferiori ai costi sostenuti, si sarebbe rilevato a conto economico un maggior ricavo e si sarebbe iscritto un credito per *balance positivo (under recovery)*. In osservanza del principio del *cost recovery*, il Balance rappresentava quindi il risultato del meccanismo di correzione utilizzato al fine di adeguare l'ammontare dei ricavi all'effettiva entità dei costi sostenuti e tariffabili. Gli effetti di tale meccanismo venivano inclusi ai fini tariffari a partire dal secondo esercizio successivo a quello di riferimento ed imputato a conto economico con il segno opposto rispetto a quello di rilevazione.

Tale meccanismo del *cost recovery*, con decorrenza 1° gennaio 2015, si applica esclusivamente alla tariffa di terminale di terza fascia.

A decorrere dall'esercizio 2012, ed a seguito dell'entrata in vigore del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea in rotta, in accordo alla normativa comunitaria sul Cielo Unico Europeo, è stato introdotto un nuovo sistema gestionale basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche, con il conseguente abbandono del sistema del *cost recovery*. Lo strumento per l'attuazione dello schema di prestazioni è il Piano di Performance Nazionale in cui vengono delineate le azioni e gli obiettivi da raggiungere nel periodo di riferimento. Tali obiettivi di efficienza prevedono l'introduzione di elementi di rischio a carico dei *provider*, e quindi della Capogruppo, sia sul traffico che sui costi. A seguito della pandemia



da COVID-19 e dei connessi riflessi nel settore del trasporto aereo, la Commissione Europea ha adottato mediante il Regolamento UE 2020/1627 del 3 novembre 2020, alcune misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (anni 2020 – 2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione nel Cielo Unico Europeo, introducendo alcune norme che derogano in parte il Regolamento UE 2019/317 riferito a tale periodo. Successivamente la Commissione Europea ha emesso la Decision 2021/891 in cui ha fissato gli obiettivi prestazionali per il terzo periodo regolatorio e identificato come parametro di riferimento l'indicatore di performance *Determined Unit Cost* (DUC) definito come rapporto fra costi determinati e il traffico espresso in termini di unità di servizio. Ai sensi di tale regolamento, è stato presentato da ultimo nel mese di novembre 2021 il piano delle performance aggiornato con le previsioni di traffico aereo da ultime emesse da Eurocontrol, piano utilizzato ai fini della determinazione dei balance dell'anno. I balance riferiti alla perdita di traffico nel biennio 2020-2021, vengono ripartiti in via eccezionale su un periodo di cinque anni estendibile a sette anni, con decorrenza dal 2023. Sebbene tale Regolamento sia riferito ai ricavi di rotta, la Capogruppo ne ha esteso l'applicazione anche ai ricavi di terminale complessivamente per le due fasce di tariffazione (fascia 1 e fascia 2), che sono soggette alla stessa regolamentazione europea. L'adeguamento dei ricavi di rotta e di terminale verrà imputato nella voce *Balance dell'anno*.

Le componenti di credito e debito per balance, sia di natura corrente che non, risultano classificate nell'ambito dei crediti commerciali correnti e non, alla stregua di *contract asset/liabilities* coerenti con IFRS 15. L'ammontare di credito/debito per balance risulta separatamente identificabile nell'ambito delle note illustrative.

La voce *Balance dell'anno*, sia con riferimento ai servizi di terminale che ai servizi di rotta, consente di rappresentare l'entità dei ricavi in corrispondenza della performance effettivamente eseguita nel periodo di riferimento che, per effetto degli specifici meccanismi di ambito tariffario, potrà solamente essere regolata in seguito. In altri termini, le rettifiche o le integrazioni ai ricavi consentono di iscrivere nel periodo di riferimento i ricavi in misura pari al diritto al corrispettivo maturato per effetto della performance eseguita. La voce *Balance dell'anno* sarà imputata in tariffa sulla base delle indicazioni della Commissione Europea mentre, nell'esercizio in chiusura, viene riversato a conto economico il credito/debito per Balance rilevato attraverso la voce *Utilizzo Balance* ed incluso nella tariffa dell'anno.

Tenuto conto che il recupero dei balance attivi e passivi è differito nel tempo ed avviene sulla base dei piani di recupero definiti in ambito tariffario, in accordo con il principio IFRS 15, la Capogruppo procede alla misurazione di detti ricavi tenendo conto dell'effetto finanziario, con rilevazione iniziale al loro valore attuale e rilevazione successiva dei proventi/oneri finanziari maturati fino alla data di imputazione in tariffa.

Se i piani di recupero dei balance in tariffa vengono modificati, il Gruppo provvede a rettificare il valore relativo al credito/debito per Balance al fine di riflettere i flussi finanziari stimati effettivi e rideterminati. Si procede, quindi, al ricalcolo del valore contabile determinando il valore attuale dei flussi finanziari futuri rideterminati applicando il tasso di interesse originario; la differenza che si genera, oltre a rettificare il valore del debito/credito per Balance, viene rilevata a conto economico tra le componenti di natura finanziaria. La modifica nei piani di recupero del Balance, trattandosi di una revisione di stime in seguito all'ottenimento di nuove e ulteriori informazioni, non comporta la rideterminazione dei saldi relativi ai bilanci precedenti ma un'applicazione prospettica delle modifiche.

Il Balance include anche una componente finanziaria significativa, avente un orizzonte temporale maggiore di 12 mesi. Per tale ragione il Gruppo rettifica il prezzo dell'operazione per tenere conto del valore temporale del denaro. I crediti e debiti per balance, limitatamente alle componenti iscritte nell'esercizio, rappresentano una *variable consideration*, ovvero *contract asset/liabilities*, che saranno riversate nella tariffa futura. I crediti e debiti per balance, imputati nella tariffa dell'esercizio, rappresentano gli assorbimenti in sede di



fatturazione dei predetti contract asset/liabilities. Tali contract asset/liabilities, sono classificati nell'ambito dei crediti/debiti commerciali, correnti e non, e separatamente identificabili nell'ambito delle note illustrative.

Contributi

I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con ragionevole certezza il diritto a percepirla, indipendentemente dalla data di incasso.

I contributi pubblici in conto impianti sono rilevati in presenza di una delibera formale di attribuzione da parte del soggetto erogante e solo se vi è, in base alle informazioni disponibili alla data di chiusura dell'esercizio, la ragionevole certezza che il progetto oggetto di agevolazione venga effettivamente realizzato e che i contributi stessi saranno ricevuti. I contributi pubblici in conto impianti vengono registrati in un'apposita voce del passivo corrente e non corrente, a seconda delle previste tempistiche di riversamento, ed imputati a conto economico come provento in quote costanti determinate con riferimento alla vita utile del bene cui il contributo è direttamente riferibile, garantendo in questo modo una correlazione con gli ammortamenti relativi ai medesimi beni.

Dividendi

I dividendi ricevuti da società partecipate non consolidate con il metodo integrale sono riconosciuti a conto economico nel momento in cui è stabilito il diritto incondizionato degli Azionisti a riceverne il pagamento che normalmente corrisponde con la delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

Costi

I costi sono iscritti quando riguardano beni e servizi venduti o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica ovvero quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.

I costi sono iscritti a conto economico contestualmente al decremento dei benefici economici associati alla riduzione di un'attività o all'incremento di passività qualora tale decremento possa essere determinato e misurato in modo attendibile.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e gli oneri finanziari sono rilevati per competenza sulla base degli interessi maturati sul valore netto delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo e, laddove previsto, il tasso di interesse legale. Il tasso di interesse effettivo è il tasso che attualizza esattamente i pagamenti o incassi futuri stimati lungo la vita attesa dello strumento finanziario, od ove opportuno un periodo più breve, al valore contabile netto dell'attività o della passività. Gli interessi attivi sono rilevati nella misura in cui è probabile che i benefici economici affluiranno al Gruppo e il loro ammontare possa essere attendibilmente valutato.

Imposte

Le imposte correnti sul reddito (IRES e IRAP) sono calcolate sulla base della migliore stima del reddito imponibile dell'esercizio e in conformità alla normativa fiscale vigente nei Paesi nei quali il Gruppo esercita la sua attività, applicando le aliquote fiscali vigenti. Il debito per imposte correnti viene contabilizzato nello stato patrimoniale al netto di eventuali acconti di imposta pagati.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono calcolate a fronte di tutte le differenze temporanee che emergono tra i valori patrimoniali iscritti in bilancio e i corrispondenti valori ai fini fiscali, applicando l'aliquota



fiscale in vigore alla data in cui la differenza temporanea si riverserà, determinata sulla base delle aliquote fiscali previste da provvedimenti vigenti o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento. Le attività per imposte anticipate per tutte le differenze temporanee deducibili in esercizi futuri sono rilevate solo quando il loro recupero è probabile, ovvero se si prevede che verranno realizzati in futuro imponibili fiscali sufficienti a recuperare l'attività. Le passività per imposte differite sono rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili in esercizi futuri salvo che tale passività deriva dalla: i) rilevazione iniziale dell'avviamento; ii) rilevazione iniziale di un'attività o di una passività in un'operazione che non rappresenta un'aggregazione aziendale e che al momento dell'operazione non influenza né l'utile contabile né il reddito imponibile (perdita fiscale).

Le imposte correnti, le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite sono imputate a conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate tra le altre componenti del conto economico complessivo ovvero a elementi del patrimonio netto. In tali casi l'effetto fiscale è imputato direttamente tra le altre componenti del conto economico complessivo ovvero nel patrimonio netto.

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite, applicate dalla medesima autorità fiscale, sono compensate se esiste un diritto legalmente esercitabile di compensare gli importi delle attività fiscali correnti con le passività fiscali correnti che si genereranno al momento del loro riversamento.

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite sono classificate rispettivamente tra le attività e le passività non correnti.

Le imposte e tasse non correlate al reddito sono incluse nella voce di conto economico definita altri costi operativi.

Parti Correlate

Le parti correlate sono identificate da parte del Gruppo ENAV in accordo con il principio IAS 24. In generale, per parti correlate si intendono principalmente quelle che condividono con la Capogruppo il medesimo soggetto controllante, le società che direttamente o indirettamente controllano, sono controllate, oppure sono soggette a controllo congiunto da parte della Capogruppo e quelle nelle quali la medesima detiene una partecipazione tale da poter esercitare un'influenza notevole. Nella definizione di parti correlate rientrano, inoltre, quelle entità che gestiscono piani di benefici post-pensionistici per i dipendenti della Capogruppo o di sue società correlate, nonché gli amministratori e i loro stretti familiari, i componenti effettivi del Collegio Sindacale e i loro stretti familiari, i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro stretti familiari, della Capogruppo e delle società da questa direttamente e/o indirettamente controllate.

Per parti correlate esterne al Gruppo si intendono il Ministero vigilante quale il Ministero dell'Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) e il Ministero controllante quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), le entità sotto il controllo, anche congiunto, del MEF e le società a queste collegate.

Per l'analisi di dettaglio dei suddetti rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 33 del Bilancio Consolidato.

Settori operativi

In accordo con il principio IFRS 8 un settore operativo è una componente di un'entità: i) che intraprende attività imprenditoriali generatrici di ricavi e costi, ii) i cui risultati operativi sono rivisti periodicamente al più alto livello decisionale operativo dell'entità ai fini dell'adozione di decisioni in merito alle risorse da allocare al settore, iii) per la quale sono disponibili informazioni di bilancio separate.



Ai fini gestionali, il Gruppo ENAV è organizzato in unità strategiche identificate in base alla natura dei servizi forniti e presenta, ai fini dell'informativa finanziaria, tre settori operativi (servizi di assistenza al volo, servizi di manutenzione e soluzioni software AIM) coincidenti con le unità generatrici di flussi finanziari (CGU). È inoltre previsto un quarto settore operativo avente natura residuale che include le operazioni riferibili ad attività minoritarie, che non ricadono nei settori operativi sopra menzionati ed oggetto di monitoraggio.

Le informazioni dei settori operativi per l'esercizio 2021, comparati con i dati dell'esercizio 2020, sono fornite nella nota 32 *Informativa per settori operativi*.

Utile/(Perdita) base e diluita per azione

In accordo con il principio IAS 33, l'utile base per azione viene calcolato come rapporto tra l'utile o la perdita attribuibile ai possessori di strumenti ordinari di capitale dell'entità Capogruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio.

L'utile base coincide con l'utile diluito dal momento che alla data di redazione del bilancio non sussistono potenziali azioni ordinarie, ovvero azioni che non hanno ancora dato origine all'emissione di titoli azionari pur in presenza di presupposti giuridici con potenziali effetti diluitivi.

5. Uso di stime e giudizi del management connessi anche alla pandemia da COVID-19

La redazione del Bilancio consolidato, in accordo con i principi contabili internazionali IAS/IFRS e relative interpretazioni, richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime contabili basate su giudizi complessi e/o soggettivi, valutazioni, stime basate sull'esperienza storica e ipotesi considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze e sulla base delle informazioni conosciute al momento della stima. L'applicazione di tali stime ed assunzioni influenza il valore di iscrizione delle attività e delle passività e l'informativa su attività e passività potenziali alla data di bilancio, nonché l'ammontare dei ricavi e dei costi nel periodo di riferimento. I risultati effettivi potrebbero differire da quelli stimati a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi contabilmente nel periodo in cui avviene la revisione di stima, se tale revisione influenza solo il periodo corrente, o anche nei periodi successivi se la revisione influenza il periodo corrente e quelli futuri.

In osservanza alle raccomandazioni emanate dall'ESMA il 29 ottobre 2021 in merito agli impatti derivanti dalla pandemia da COVID-19 in corso, il presente paragrafo riporta anche le aree maggiormente interessate da stime e giudizi che possono aver avuto maggiore impatto a seguito dell'emergenza sanitaria. Particolare attenzione è stata dedicata alla valutazione di recuperabilità dei crediti, alla tenuta degli assets e dell'avviamento e alla determinazione del Balance dell'esercizio. Inoltre, nella predisposizione del Bilancio consolidato sono stati verificati i presupposti per la continuità aziendale ed è ragionevole affermare che il Gruppo continuerà la propria attività operativa in un futuro prevedibile e comunque in un'ottica di lungo periodo. In caso di cambiamenti futuri nei processi di stima verrà data informativa del cambiamento metodologico a far data dall'esercizio in cui potrebbe rilevarsi il suddetto cambiamento in presenza di fattori e/o elementi ulteriori che potrebbero intervenire. Tali modifiche delle condizioni alla base delle assunzioni e dei giudizi adottati potrebbero determinare un impatto significativo sui dati consolidati.

Misurazione ricavi per Balance

Come descritto all'interno del paragrafo *Principi Contabili*, a seguito della pandemia da COVID-19 e l'impatto significativo che lo stesso ha determinato nel settore del trasporto aereo, la Commissione Europea ha adottato con il Regolamento UE 2020/1627 del 3 novembre 2020 delle misure eccezionali per il terzo periodo



di riferimento (anni 2020 – 2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione nel Cielo Unico Europeo introducendo alcune norme che derogano in parte il Regolamento UE 2019/317 riferito a tale periodo. Successivamente con la Decisione 2021/891 (“la Decisione”) la Commissione Europea ha rivisto gli obiettivi prestazionali per il terzo periodo regolatorio e identificato come parametro di riferimento l’indicatore di performance *Determined Unit Cost* (DUC) definito come rapporto tra costi determinati e il traffico espresso in termini di unità di servizio che, per il biennio 2020-2021, considerato come un unico periodo, non deve eccedere il 120,1% della DUC consuntivata nel 2019. In miglioramento rispetto al target europeo, il livello della DUC pianificato da ENAV nel Piano delle Performance aggiornato per lo stesso combined period risulta, invece, solo del +94,3%, sempre in relazione all’anno base di riferimento 2019.

Si rammenta che la suddetta Decisione ha sostanzialmente modificato solo le modalità di misurazione del corrispettivo per il Gruppo, a fronte delle prestazioni erogate, senza modificarne il diritto originario al riconoscimento. Infatti, i ricavi da balance 2021 sono stati determinati secondo criteri di misurazione in linea con i principi contenuti nel Regolamento di Esecuzione (UE) 2020/1627 conformi ai target di performance previsti nella suddetta Decisione e in funzione del piano di performance presentato da ultimo nel mese di novembre 2021 che recepisce le nuove previsioni di traffico emanate da Eurocontrol. I balance di rotta e di terminale sono stati inoltre determinati anche in coerenza con le Reporting Table tariffarie, documenti ufficiali previsti dalla stessa regolamentazione comunitaria, le quali sono utilizzate da tutti gli Stati membri ed i relativi fornitori della navigazione aerea ai fini del monitoraggio delle performance e rendicontazione dei balance. Le Reporting Table saranno trasmesse ad Eurocontrol e Commissione europea entro il mese di giugno 2022, ai fini delle verifiche sui valori. I balance emersi da tale calcolo, vengono ripartiti in via eccezionale su un periodo di cinque anni estendibile a sette anni, con decorrenza dal 2023.

Valutazione al *fair value* per strumenti rappresentativi di capitale

Il Gruppo ad ogni data di riferimento del bilancio effettua l’aggiornamento del *fair value* degli strumenti rappresentativi di capitale per i quali ha effettuato la scelta irrevocabile di iscrivere i relativi adeguamenti ad OCI nell’ambito di una specifica riserva di patrimonio netto. Con riferimento alla valutazione del *fair value* dell’investimento partecipativo in Aireon LLC, l’analisi condotta da parte della direzione richiede la valutazione di una serie di input interni ed esterni come ad esempio: esame del budget annuale, esame del Piano economico-finanziario di lungo periodo ed analisi dei principali indicatori di mercato. La valutazione richiede un ampio utilizzo da parte della direzione aziendale di stime significative e assunzioni. In particolare, la stima del *fair value* di Aireon è stata effettuata sulla base delle proiezioni economiche e finanziarie per il periodo 2022-2033 (il “Piano”), presentate a dicembre 2021 ed aggiornate dal management di Aireon a febbraio 2022. In particolare, il modello valutativo è fondato sulle seguenti principali assunzioni:

- l’equity value, determinato nella prospettiva equity-side, in base ai dividendi distribuibili desunti dal citato Piano; tali dividendi sono stati desunti in base al periodo esplicito di valutazione, oltre il quale si è ipotizzata la generazione da parte della Società di un flusso di cassa sostenibile a regime ad un tasso di crescita medio nominale (g-rate) di lungo periodo (valore terminale);
- Il tasso di attualizzazione utilizzato è il *Cost of Capital* (Ke) pari al 13,56%, calcolato mediante la metodologia del CAPM (*Capital Asset Pricing Model*).

Nel paragrafo n. 9 *Partecipazioni in altre imprese* vengono fornite le ulteriori informazioni relative ai risultati delle valutazioni condotte dal Gruppo ENAV.



Riduzione di valore delle attività (*impairment*) e unità generatrici di cassa

Una riduzione di valore delle attività esiste qualora il valore di carico di un'attività (*carrying amount*) o di una unità generatrice di flussi di cassa, *Cash Generating Unit* (CGU), è superiore al suo valore recuperabile (inteso come il maggiore tra il *fair value* di un'attività o di una unità generatrice di flussi finanziari dedotti i costi di vendita ed il proprio valore d'uso). Una CGU rappresenta il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari largamente indipendenti.

Nel processo di individuazione delle predette CGU, il management ha tenuto conto della natura specifica dell'attività e del *business* a cui essa appartiene (aree di *business*, normativa di riferimento, ecc.), verificando che i flussi finanziari in entrata derivanti da un gruppo di attività fossero strettamente indipendenti e ampiamente autonomi da quelli derivanti da altre attività (o gruppi di attività). Inoltre, le attività incluse in ogni CGU sono state individuate anche sulla base delle modalità attraverso le quali il management le gestisce e le monitora nell'ambito del proprio modello di business.

Il numero ed il perimetro delle CGU vengono sistematicamente monitorati per tenere conto di eventuali fattori esterni che potrebbero influire sulla capacità di generare flussi finanziari autonomi da parte di gruppi di attività aziendali o al fine di allocare gli effetti di eventuali nuove operazioni di aggregazione o di riorganizzazione da parte del Gruppo.

Il management, sulla base dell'attuale struttura del Gruppo, ha identificato tre unità generatrici di flussi finanziari (CGU):

- **Servizi di assistenza al volo:** la CGU coincide con l'entità legale ENAV S.p.A., che ha come *core business* l'erogazione dei servizi di gestione e controllo del traffico aereo, nonché gli altri servizi essenziali per la navigazione, 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.
- **Servizi di manutenzione:** la CGU coincide con la controllata Techno Sky S.r.l. che ha come *core business* la conduzione tecnica e la manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo.
- **Soluzioni software AIM:** la CGU coincide con la controllata IDS AirNav S.r.l. che ha come *core business* lo sviluppo di soluzioni software nei settori della gestione delle informazioni aeronautiche e gestione del traffico aereo ed erogazione dei relativi servizi commerciali, per vari clienti in Italia, Europa e paesi extra europei.

La direzione aziendale ha effettuato il test di *impairment* con riferimento al Goodwill derivante dalle operazioni di aggregazione aziendale, ovvero l'acquisizione del 100% del capitale sociale di Techno Sky il cui avviamento è stato allocato interamente alla CGU Servizi di manutenzione e l'acquisizione del 100% delle quote di capitale sociale di IDS AirNav, per la quale è stata effettuata l'allocazione del relativo avviamento, nell'ambito della CGU Soluzioni software AIM.

Lo svolgimento dei test di *impairment* ha richiesto, da parte della direzione aziendale, l'effettuazione di stime significative. Eventuali modifiche riguardanti le assunzioni e gli input utilizzati possono comportare modifiche significative riguardanti il valore recuperabile della CGU.

Per la CGU servizi di manutenzione i flussi finanziari attualizzati fanno riferimento ad un orizzonte temporale di 3 anni (2022 – 2024) mentre per la CGU Soluzioni software AIM, i flussi finanziari attualizzati fanno riferimento ad un orizzonte temporale di 5 anni (2022 – 2026) e sono tratti dal Piano industriale approvato dai rispettivi Consigli di Amministrazione oltre che dalla Capogruppo tenuto conto anche del budget approvato per l'anno 2022. Tali flussi, per il periodo di previsione esplicita, sono formulati sulla base di assunzioni ipotetiche ed associate alle aspettative evolutive del business, mentre gli anni successivi al periodo



esplicito vengono sviluppate ipotesi di redditività sostenibile nel lungo periodo per consentire la continuità gestionale (tassi di crescita ed altri fattori ancorati a dinamiche macroeconomiche).

Le ipotesi assunte da parte della direzione aziendale con riferimento alla stima del flusso operativo netto "normalizzato" sono le seguenti sia per la CGU servizi di manutenzione che per la CGU Soluzioni software AIM:

- definizione di un NOPAT (Net Operating Profit After Taxes) sviluppato sulla base della media dei 3 anni di previsione esplicita (2022-2024) per la CGU servizi di manutenzione e della media degli ultimi 2 anni di previsione esplicita (2025-2026) per la CGU Soluzioni software AIM;
- ammortamenti allineati agli investimenti di mantenimento della dotazione di capitale fisso;
- saldo di capitale circolante pari a 0;
- il tasso di crescita dei flussi di cassa operativi successivamente al periodo esplicito ed in perpetuità, utilizzato per la determinazione del valore residuo (tasso 'g'), è stato stimato pari all'1,4% in coerenza con la revisione delle stime di crescita per l'Italia, nell'attuale contesto macroeconomico.

In particolare, la stima del tasso di crescita (g rate) risente delle assunzioni e delle valutazioni effettuate dalla direzione aziendale, le quali prendono in considerazione input interni ed esterni di informazioni, caratterizzati quest'ultimi da profili di incertezza, ad esempio: esame del budget annuale, esame del piano economico finanziario di lungo periodo ed analisi dei principali indicatori di mercato.

Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di attualizzazione, la cui stima risente di valutazioni ed assunzioni svolte da parte della direzione aziendale, e che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro e i rischi specifici dell'attività. In particolare, il tasso d'attualizzazione è stato costruito secondo le principali seguenti assunzioni: il Free Risk, il Country Risk premium e il market risk premium sono stati determinati in base a dati osservabili sul mercato, il Beta in base ad una stima determinata in base ad un campione di società comparabili.

Si rimanda alla nota n.8 *Attività Immateriali* per l'informativa relativa ai risultati del test di *impairment*.

Determinazione delle vite utili

L'ammortamento delle attività materiali ed immateriali viene rilevato in quote costanti lungo la vita utile stimata di ciascuna attività. La vita utile economica è determinata nel momento in cui le attività vengono acquistate ed è basata sull'esperienza storica per analoghi investimenti, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. L'effettiva vita economica, pertanto, può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta annualmente i cambiamenti tecnologici al fine di aggiornare la vita utile residua. Tale aggiornamento potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento a carico dell'esercizio e di quelli futuri.

Relativamente alla vita utile delle attività immateriali emerse a seguito della PPA (Purchase Price Allocation) di IDS AirNav, le stesse sono state determinate in coerenza con i criteri utilizzati nell'ambito della valutazione del *fair value* dei net asset acquisiti.

Fondi rischi

Il Gruppo iscrive nei fondi rischi le probabili passività riconducibili a vertenze e contenziosi con il personale, fornitori, terzi e, in genere, gli altri oneri derivanti da obbligazioni assunte. Il calcolo degli accantonamenti a fondo rischi comporta l'assunzione di stime basate sulle correnti conoscenze di fattori che potrebbero modificarsi nel tempo, potendo generare esiti finali anche significativamente diversi da quelli tenuti in considerazione nella redazione del bilancio consolidato.



Fondo svalutazione crediti e fondo svalutazione rimanenze

Il fondo svalutazione crediti e il fondo svalutazione rimanenze riflettono rispettivamente le stime connesse alle perdite sui crediti del Gruppo in base al modello introdotto dal principio IFRS 9 delle *Expected Credit Loss* (ECL) e la stima delle parti di ricambio divenute obsolete e non più utilizzabili sugli impianti di riferimento.

Al fine di tener conto degli effetti del COVID-19 sull'impairment dei crediti commerciali, il modello adottato dal Gruppo è stato confermato rispetto a quanto utilizzato nel 2020 tenendo conto del deterioramento del merito creditizio di un paniere di società rappresentative del settore del trasporto aereo.

Pur ritenendo congrui i fondi in argomento, l'uso di ipotesi diverse o il cambiamento delle condizioni economiche potrebbero riflettersi in variazioni e, quindi, produrre un impatto sugli utili.

6. Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche adottate dal Gruppo

I principi contabili adottati per la redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2021 sono conformi a quelli utilizzati per la redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2020. Le modifiche ed interpretazioni che si applicano per la prima volta nel 2021 non hanno prodotto impatti sul Bilancio Consolidato. Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emesso ma non ancora in vigore.

Nuovi principi contabili, modifiche ed interpretazioni che non hanno prodotto impatti sul Bilancio consolidato del Gruppo

Di seguito viene riportato un elenco dei nuovi principi contabili, modifiche ed interpretazioni applicabili al Gruppo, a far data dal 1° gennaio 2021 e/o successivamente nel corso dell'esercizio 2021, ed improduttivi di effetti sul Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021.

- *Amendment to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16 - Phase 2* – emesso il 27 agosto 2020 ed omologato in data 13 gennaio 2021. Gli emendamenti della fase 2 affrontano le questioni che potrebbero influire sull'informativa finanziaria in sede di modifica del tasso di interesse, inclusi gli effetti delle modifiche ai flussi di cassa contrattuali o alle relazioni di copertura derivanti dalla sostituzione di un *interest rate benchmark* con un tasso di riferimento alternativo (*replacement issues*). Tali modifiche sono efficaci a decorrere dal 1° gennaio 2021.
- *Amendment to IFRS 16 – Leases: Covid-19-Related Rent Concessions beyond 30 June 2021* - emesso il 31 marzo 2021 ed omologato in data 30 agosto 2021, con data di efficacia a decorrere dal 1° aprile 2021. Con tale emendamento lo IASB ha modificato ulteriormente l'IFRS 16 per prorogare il periodo di tempo limite di uno dei criteri che il locatore deve rispettare per poter applicare l'espedito pratico alle concessioni ricevute (esenzione ai locatari dall'obbligo di determinare se una concessione in ambito lease sia una modifica del leasing), ovvero che qualsiasi riduzione dei canoni di locazione poteva incidere solo sui pagamenti originariamente dovuti entro il 30 giugno 2021. L'emendamento prevedeva originariamente la possibilità di applicazione fino al 30 giugno 2021, ma considerando il perdurare della situazione economica conseguente al diffondersi della pandemia da COVID-19, è stata prorogata il periodo di applicazione dell'espedito pratico al 30 giugno 2022. Il Gruppo non ha ottenuto agevolazioni nei canoni Lease, quale conseguenza della pandemia, ma prevede di applicare tali *practical expedient* se si verificherà la circostanza entro il periodo di applicazione consentito.



Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche efficaci per periodi successivi al 31 dicembre 2021 e non adottati dal Gruppo in via anticipata

Di seguito viene riportato un elenco dei nuovi principi contabili, modifiche ed interpretazioni che saranno applicati dal Gruppo negli esercizi successivi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, di cui il Gruppo ne valuterà eventuali impatti attesi in sede di prima adozione:

- *Amendments to IFRS 3: Business Combination - Reference to the Conceptual Framework* – emesso il 14 maggio 2020 ed omologato il 28 giugno 2021. Le modifiche hanno l'obiettivo di sostituire i riferimenti al Framework for the Preparation and Presentation of Financial Statements, pubblicato nel 1989, con quanto riportato nel Conceptual Framework for Financial Reporting pubblicato a marzo 2018 senza un cambio significativo dei requisiti del principio. Il Board ha anche aggiunto un'eccezione ai principi di valutazione dell'IFRS 3 per evitare il rischio di potenziali perdite od utili "del giorno dopo" derivanti da passività e passività potenziali che ricadrebbero nello scopo dello IAS 37 o IFRIC 21 Levies, se contratte separatamente. Allo stesso tempo, il Board ha deciso di chiarire che la guidance esistente nell'IFRS 3 per le attività potenziali non verrà impattata dall'aggiornamento dei riferimenti al Framework for the Preparation and Presentation of Financial Statements. Tali modifiche saranno applicabili a partire dal 1° gennaio 2022, con applicazione prospettica.
- *Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment: Proceeds before intended Use* – emesso il 14 maggio 2020, omologato in data 28 giugno 2021. Tali modifiche proibiscono all'entità di dedurre dal costo di un elemento di immobili, impianti e macchinari, ogni ricavo dalla vendita di prodotti realizzata nel periodo in cui tale attività viene portata presso il luogo o le condizioni necessarie perché la stessa sia in grado di operare nel modo per cui è stata progettata dal management. Diversamente un'entità contabilizza i ricavi derivanti dalla vendita di tali prodotti, ed i costi per produrre tali prodotti, nel conto economico. Tale modifica sarà efficace dagli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2022 e deve essere applicata retrospettivamente agli elementi resi disponibili per l'uso alla data di inizio, o successivamente, del periodo precedente rispetto al periodo in cui l'entità applica per la prima volta tale modifica. Non sono attesi impatti materiali per il Gruppo.
- *Amendment to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets: Onerous Contracts – Costs of fulfilling a contract* – emesso il 14 maggio 2020, omologato in data 28 giugno 2021. Tali modifiche sono rese al fine di specificare quali costi devono essere considerati da un'entità nel valutare se un contratto è oneroso o in perdita. La modifica prevede l'applicazione di un approccio denominato "*directly related cost approach*". I costi che sono riferiti direttamente ad un contratto per la fornitura di beni o servizi includono sia i costi incrementali che i costi direttamente attribuiti alle attività contrattuali. Le spese generali ed amministrative non sono direttamente correlate ad un contratto e sono escluse a meno che le stesse non siano esplicitamente ribaltabili alla controparte sulla base del contratto. Tale modifica sarà efficace dagli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2022.
- *Annual Improvements 2018-2020* – emesso il 14 maggio 2020, omologato in data 28 giugno 2021. Nell'ambito del ciclo dei miglioramenti lo IASB ha pubblicato una modifica all'IFRS 1 First Time Adoption, che permette ad una controllata che sceglie di applicare il par. D16(a) dell'IFRS 1 di contabilizzare le differenze di traduzione cumulate sulla base degli importi contabilizzati dalla controllante, considerando la data di transizione agli IFRS da parte della controllante. Tale modifica si applica anche alle società collegate o joint venture. Lo IASB ha poi proposto una modifica all'IFRS 9, chiarendo le fee che un'entità include nel determinare se le condizioni di una nuova o modificata passività finanziaria siano sostanzialmente differenti rispetto alle condizioni della passività finanziaria originaria. Queste fees includono solo quelle pagate o percepite tra il debitore ed il finanziatore, incluse le fees pagate o percepite



dal debitore o dal finanziatore per conto di altri. Un'entità applica tale modifica alle passività finanziarie che sono modificate o scambiate successivamente alla data del primo esercizio in cui l'entità applica per la prima volta la modifica. Le suddette modifiche saranno efficaci per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2022 ed è permessa l'adozione anticipata.

- *Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction* – emesso il 7 maggio 2021, in attesa di omologazione. Lo IAS 12 richiede l'iscrizione di imposte differite ogni qual volta si verificano differenze temporanee, ossia le imposte dovute o recuperabili in futuro.

In particolare, è stato stabilito che le società, in circostanze specifiche, possano essere esentate dal rilevare l'imposta differita quando rilevano attività o passività per la prima volta. Tale disposizione in precedenza ha fatto sorgere una certa incertezza sul fatto che l'esenzione si applicasse a transazioni come leasing e obblighi di smantellamento, operazioni per le quali le società riconoscono sia un'attività che una passività. Con l'emendamento allo IAS 12, l'IFRS chiarisce che l'esenzione non si applica e che le società sono tenute a rilevare l'imposta differita su tali operazioni. L'obiettivo delle modifiche è ridurre la diversità nella rendicontazione delle imposte differite sui contratti di locazione e degli obblighi di smantellamento. Le modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano al 1° gennaio 2023 ed è prevista l'early adoption.

- *Amendments to IAS 8 Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates* – emesso il 12 febbraio 2021 ed omologato il 2 marzo 2022. Tali modifiche introducono una definizione di stime contabili, in sostituzione al concetto di cambiamento delle stime contabili. Secondo la nuova definizione le stime contabili sono importi monetari soggetti ad incertezza di misurazione. Le entità sviluppano stime contabili se i principi contabili richiedono che le voci di bilancio siano misurate in modo tale da comportare incertezza di misurazione. Il Board chiarisce che un cambiamento nella stima contabile che risulta da nuove informazioni o nuovi sviluppi non è la correzione di un errore. Inoltre, gli effetti di un cambiamento in input o in una tecnica di misurazione utilizzata per sviluppare una stima contabile sono cambiamenti nelle stime se non risultano dalla correzione di errori di esercizi precedenti. Un cambiamento in una stima contabile può influenzare solo l'utile o la perdita del periodo corrente, oppure sia del periodo corrente che di esercizi futuri, e l'effetto della variazione relativa all'esercizio corrente è rilevato come provento/onere nell'esercizio corrente, mentre l'effetto sui periodi futuri è rilevato come provento/onere in tali periodi futuri. Tali modifiche saranno applicabili dal 1° gennaio 2023.
- *Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting Policies* – emesso il 12 febbraio 2021 ed omologato il 2 marzo 2022. Tali modifiche intendono aiutare il redattore del bilancio nel decidere quali accounting policies presentare nel proprio bilancio. In particolare, all'entità viene richiesta di rendere l'informativa di accounting policy materiali, anziché delle *significant accounting policies* e vengono introdotti diversi paragrafi che chiariscono il processo di definizione delle policy materiali, che potrebbero essere tali per loro stessa natura, anche se i relativi ammontari possono essere immateriali. Una accounting policy è materiale se i fruitori di bilancio ne hanno necessità per comprendere altre informazioni incluse nel bilancio. Inoltre, l'IFRS Practice Statement 2 è stato modificato aggiungendo linee guida ed esempi per dimostrare e spiegare l'applicazione del "four-step materiality process" alle informazioni sui principi contabili al fine di supportare le modifiche allo IAS 1. Tali modifiche saranno applicabili dal 1° gennaio 2023.
- *Amendment to IAS 1: Classification of Liabilities as current or non-current* – emesso il 23 gennaio 2020, con differimento della prima applicazione emessa in data 15 luglio 2020. Con tale modifica lo IASB ha pubblicato delle modifiche ai paragrafi da 69 a 76 dello IAS 1 per specificare i requisiti per classificare le



passività come correnti o non correnti. Le modifiche chiariscono cosa si intende per diritto di postergazione della scadenza, che tale diritto deve esistere alla chiusura dell'esercizio, e che la classificazione non è impattata dalla probabilità con cui l'entità eserciterà il proprio diritto di postergazione. Viene infine chiarito che solamente se un derivato implicito in una passività convertibile è esso stesso uno strumento di capitale, la scadenza della passività non ha impatto sulla sua classificazione. Le suddette modifiche al principio saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2023. Il Gruppo sta seguendo le attuali discussioni nell'ambito dell'IFRS Interpretation Committee e dallo IASB.



Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale – finanziaria consolidata

7. Attività materiali

Di seguito è riportata la tabella di movimentazione delle attività materiali al 31 dicembre 2021 rispetto all'esercizio precedente:

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezzature ind. II e comm.li	Altri beni	Attività materiali in corso	Totale
Costo storico	553.441	1.989.831	269.968	325.620	207.398	3.346.258
Fondo ammortamento	(261.872)	(1.623.763)	(229.325)	(301.765)	0	(2.416.725)
Valore residuo al 31.12.2020	291.569	366.068	40.643	23.855	207.398	929.533
Incrementi	6.735	15.768	4.002	12.142	71.502	110.149
Alienazioni - costo storico	(449)	(7.665)	(1.376)	(2.058)	0	(11.548)
Alienazioni - fondo amm.to	420	7.663	1.376	2.047	0	11.506
Riclassifiche	(15)	(8)	(160)	0	(38.801)	(38.984)
Ammortamenti	(21.113)	(78.119)	(7.865)	(8.844)	0	(115.941)
Totale variazioni	(14.422)	(62.361)	(4.023)	3.287	32.701	(44.818)
Costo storico	559.710	1.997.624	272.434	335.704	240.099	3.405.571
Fondo ammortamento	(282.563)	(1.693.917)	(235.814)	(308.562)	0	(2.520.856)
Valore residuo al 31.12.2021	277.147	303.707	36.620	27.142	240.099	884.715

(migliaia di euro)

Le attività materiali registrano nell'esercizio una variazione netta negativa di 44.818 migliaia di euro per i seguenti eventi:

- gli ammortamenti di competenza dell'esercizio per 115.941 migliaia di euro (124.648 migliaia di euro nel 2020);
- gli incrementi delle attività materiali per complessivi 110.149 migliaia di euro, di cui 38.647 migliaia di euro riferiti ad investimenti nelle diverse categorie ultimati ed entrati in uso nel corso dell'esercizio. Tra questi si evidenziano: i) il programma di spostamento delle postazioni di controllo radar di avvicinamento dalle attuali sale dedicate presso gli aeroporti di Lamezia Terme, Bari Palese, Ronchi dei Legionari e Verona presso gli Area Control Center (ACC) di pertinenza; ii) il programma dedicato al nuovo modello per la gestione della manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo denominato TOC (Technical Operations Centre) allestito in un'apposita sala dell'Area Control Center (ACC) di Roma che svolgerà la funzione di Centro Nazionale dal quale sarà possibile accedere a tutti i principali sistemi di telecomando e telecontrollo necessari alla conduzione e manutenzione dei sistemi ATM/CNS di competenza; iii) l'adeguamento degli uffici di previsione meteo presso l'ACC di Roma con la creazione di una nuova sala operativa Italy MFU (Meteorological Forecast Unit) che assicura in modo centralizzato, per tutti gli aeroporti di competenza ENAV, i servizi di previsione e di consultazione meteorologica oltre all'implementazione di una nuova piattaforma tecnologica che gestisce in modo omogeneo ed integrato tutta la messaggistica in entrata ed uscita da Italy MFU; iv) la fornitura ed installazione di apparati e cablaggi per fibra ottica presso l'aeroporto di Milano Malpensa; v) l'attivazione di due nuove frequenze in alcuni siti remoti dell'ACC di Milano e di alcuni aeroporti; vi) la fornitura e l'installazione relativa alla sostituzione di due sensori SMR (Surface Movement Radar) del sistema di sorveglianza aeroportuale A-SMGCS dell'aeroporto di Milano Linate; vii) l'implementazione di nuove funzionalità del sistema meteo aeroportuale EAWOS avvenuta in conformità al nuovo Regolamento UE 2017/373 ed effettuata su diversi siti aeroportuali; viii) la manutenzione evolutiva su vari sistemi.



Gli incrementi per 71.502 migliaia di euro si riferiscono alle attività materiali in corso di realizzazione riguardanti l'avanzamento dei progetti di investimento, tra i quali si evidenzia: i) il programma 4-flight, il cui obiettivo è quello di sviluppare l'intera piattaforma tecnologica Air Traffic Management (ATM) degli ACC basata sui concetti operativi di Sesar ed assumendo al suo interno il sistema Coflight come una componente di base. Con riferimento al sistema *Flight data processing* di nuova generazione denominato Coflight, che supporta il controllore nel calcolo della traiettoria attesa del volo, realizzato in collaborazione con il provider francese DSNA; ii) il programma di spostamento delle postazioni di controllo radar di avvicinamento dalle attuali sede dedicate presso cinque aeroporti agli ACC sovrastanti; iii) la realizzazione della prima Torre remota italiana, che ha lo scopo di consentire il controllo aeroportuale mediante telecamera da una Control Room dotata di vista a 360°, in luogo di sala ubicata su una torre di controllo fisica; iv) gli interventi di ammodernamento e di adeguamento dei sistemi di registrazione fonia aeroportuali; v) la nuova torre e blocco tecnico per l'aeroporto di Treviso; vii) la realizzazione della nuova rete di comunicazione ENET-2, che andrà a sostituire la corrente rete ENET che interconnette tutti i siti operativi nazionali, veicolando la fonia operativa, i dati radar, di piani di volo, meteo, AIS e di controllo impianti;

- i decrementi per riclassifiche di complessivi 38.984 migliaia di euro sono riferiti principalmente a progetti di investimento conclusi ed entrati in uso nell'esercizio con classificazione a voce propria per 38.647 migliaia di euro, per 588 migliaia di euro alla riclassifica di alcuni componenti di sistemi operativi nelle rimanenze per parti di ricambio e per la restante ad importi classificati in tale voce dalle attività immateriali.

Si evidenzia che parte degli investimenti, per un costo storico pari a 289,7 milioni di euro, sono finanziati da contributi in conto impianti riconosciuti nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON) anni 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020 per gli interventi negli aeroporti del sud, dai contributi assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per investimenti negli aeroporti militari come da Legge 102/09, e dai progetti finanziati in ambito europeo. I suddetti contributi in conto impianti riconosciuti per tali investimenti vengono contabilizzati tra le *altre passività* e rilasciati a conto economico in relazione agli ammortamenti degli investimenti cui si riferiscono. La quota di competenza dell'esercizio ammonta a 8.533 migliaia di euro (9.570 migliaia di euro nel 2020).

8. Attività Immateriali

Le attività immateriali ammontano al 31 dicembre 2021 a 176.193 migliaia di euro ed hanno subito nell'esercizio le seguenti variazioni:



	Diritti di brevetto ind.le e di ut.ne opere ingegno	Altre attività immateriali	Attività immateriali in corso	Avviamento	Totale
Costo storico	184.756	11.816	47.670	93.472	337.714
Ammortamento accumulato	(158.607)	(3.478)	0	0	(162.085)
Valore residuo al 31.12.2020	26.149	8.338	47.670	93.472	175.629
Incrementi	4.069	517	14.129	0	18.715
Alienazioni	0	0	0	0	0
Riclassifiche	0	0	(4.835)	0	(4.835)
Ammortamenti	(12.030)	(1.286)	0	0	(13.316)
Totale variazioni	(7.961)	(769)	9.294	0	564
Costo storico	188.825	12.333	56.964	93.472	351.594
Ammortamento accumulato	(170.637)	(4.764)	0	0	(175.401)
Valore residuo al 31.12.2021	18.188	7.569	56.964	93.472	176.193

(migliaia di euro)

Le attività immateriali registrano nell'esercizio una variazione netta positiva di 564 migliaia di euro per i seguenti eventi:

- gli ammortamenti di competenza dell'esercizio che ammontano a 13.316 migliaia di euro (13.423 al 31 dicembre 2020);
- gli incrementi per complessivi 18.715 migliaia di euro di cui 4.586 migliaia di euro riferiti a progetti di investimento ultimati nel corso dell'esercizio ed entrati in uso riguardanti principalmente: i) l'evoluzione delle funzionalità della piattaforma software a supporto delle attività di D-Flight al fine di renderla conforme alla normativa e aggiunta di altre funzionalità; ii) lo sviluppo software dei prodotti FPDAM (Flight Procedure Design and Airspace Management) e della suite AIM (Aeronautical Information management) con interventi di ammodernamento e rilascio di moduli e/o funzionalità che amplia l'offerta commerciale di IDS AirNav oltre a licenze pluriennali per sistemi gestionali ed operativi. La restante parte degli incrementi per 14.129 migliaia di euro si riferiscono ai progetti in corso di realizzazione nell'esercizio 2021 tra cui si segnalano le attività di sviluppo software per il re-engineering dei prodotti FPDAM e l'innovazione tecnologica dei prodotti LTLMT, ovvero dello strumento operativo funzionale alla gestione ottimizzata dei flussi di traffico e della capacità a livello locale e le attività per la realizzazione di un ERP di Gruppo. La Società ha verificato alla data di riferimento del bilancio che tale voce non abbia subito una riduzione di valore;
- i decrementi delle attività immateriali per riclassifiche pari a 4.835 migliaia di euro sono riferiti principalmente ai progetti di investimento ultimati nell'esercizio ed entrati in uso a voce propria.

La voce avviamento ammonta a complessivi 93.472 migliaia di euro e si riferisce per 66.486 migliaia di euro, al maggior valore di acquisizione della Controllata Techno Sky S.r.l. rispetto alle attività nette espresse a valori correnti, ed è rappresentativo dei benefici economici futuri. Tale valore è allocato interamente alla CGU *Servizi di manutenzione*, coincidente con l'entità legale Techno Sky S.r.l. Al 31 dicembre 2021 in applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 *Impairment of assets*, tale avviamento è stata assoggettato al test di *impairment*, effettuato confrontando il valore recuperabile della CGU con il valore di carico delle attività nette relative a detta unità, coerentemente con quanto previsto dallo IAS 36. Si sottolinea come non sono state allocate alla CGU in questione, attività immateriali a vita utile indefinita. Nel determinare il valore recuperabile, si è fatto riferimento al valore d'uso. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il WACC pari al 6,24% (7,30% nel 2020) con un tasso di crescita dei flussi di cassa operativi in termini nominali, post previsione del



periodo esplicito, pari all'1,4% (0,80% nel 2020), coerente con la revisione delle stime di crescita dell'inflazione per l'Italia.

Il management ha ritenuto che per la stima del valore recuperabile si facesse riferimento al valore d'uso stimato sulla base dei flussi di cassa come desumibili dal piano industriale 2022-2024 predisposto dalla società controllata ed approvato dalla società in data 14 aprile 2022, piano che riflette le condizioni di mercato sotto il profilo sia economico che finanziario, e tiene conto del budget già approvato per l'esercizio 2022.

Il piano evidenzia nel periodo di riferimento una moderata crescita dei ricavi (CAGR 2021-2024 +5,1%) conseguente ad un generale incremento delle attività da svolgere nel mercato terzo. Tale crescita è attesa in particolare verso la parte finale del periodo esplicito (2023-2024) ed è parzialmente compensata dai costi di natura variabile in crescita in misura inferiore rispetto ai ricavi da mercato terzo, con un conseguente impatto positivo sul trend dell'EBITDA nell'orizzonte di piano pari ad un CAGR 2021-2024 +5,8%. I presupposti su cui la società ha basato l'elaborazione del piano economico-finanziario, sono riconducibili alla conoscenza del mercato di riferimento, alle informazioni ricevute dal management, che hanno tenuto conto del budget 2022, approvato in data 20 dicembre 2021, e ai dati oggettivi riferiti al proseguimento delle attività *core business* della società.

Ad esito del test risulta un valore recuperabile superiore al valore contabile della CGU e, conseguentemente, non sono state contabilizzate perdite di valore.

Ai fini dell'analisi di sensitività è stato ipotizzato un incremento del WACC dell'0,3% e, mantenendo un tasso di crescita sempre pari all'1,4%, l'headroom continua ad essere positivo per un ammontare pari a 97,9 milioni di euro. Assumendo un tasso di crescita nullo in ipotesi di invarianza del WACC si evidenzia un valore recuperabile maggiore del *carrying amount* di 58,6 milioni di euro.

La restante parte dell'avviamento, pari a 26.986 migliaia di euro, si riferisce al maggior valore di acquisizione della Controllata IDS AirNav S.r.l. rispetto alle attività nette espresse a valori correnti, ed è rappresentativo dei benefici economici futuri. Tale valore, emerso a valle del processo di *purchase price allocation*, è allocato interamente alla CGU *Soluzioni software AIM* coincidente con l'entità legale IDS AirNav.

Al 31 dicembre 2021, in applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 *Impairment of assets*, tale avviamento è stata assoggettato al test di *impairment*, effettuato confrontando il valore recuperabile della CGU con il valore di carico delle attività nette relative a detta unità, coerentemente con quanto previsto dallo IAS 36. Si sottolinea come non sono state allocate alla CGU in questione, attività immateriali a vita utile indefinita. Nel determinare il valore recuperabile, si è fatto riferimento al valore d'uso. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il WACC pari all'11,49% (12,6% nel 2020) con un tasso di crescita dei flussi di cassa operativi in termini nominali, post previsione del periodo esplicito, pari all'1,4% (0,8% nel 2020) coerente con la revisione delle stime di crescita per l'Italia.

Il management ha ritenuto che per la stima del valore recuperabile si facesse riferimento al valore d'uso stimato sulla base dei flussi di cassa desumibili dal piano industriale 2022-2026 predisposto dalla società controllata ed approvato da IDS AirNav in data 13 aprile 2022, tenendo conto anche del budget 2022. Il piano evidenzia una sostanziale equivalenza dei ricavi da mercato terzo rispetto alle precedenti stime, ma con un tasso di crescita più contenuto rispetto alle stime precedenti. Tale riduzione risente dei risultati consuntivati nel 2021 rispetto a quanto previsto in sede di budget, con un CAGR che si mantiene sostanzialmente costante sino al 2026 e pari a circa il 10%.

I presupposti su cui la società ha basato l'elaborazione del piano economico-finanziario, sono riconducibili alla conoscenza del mercato di riferimento e alle informazioni ricevute dalla struttura commerciale del Gruppo. Ad esito del test, risulta un valore recuperabile superiore al valore contabile della CGU e,



conseguentemente, non sono state contabilizzate perdite di valore. Il valore recuperabile ai fini dell'*impairment test* esprime un plusvalore (*headroom*) rispetto ai corrispondenti valori di libro di ammontare pari a circa 5,9 milioni di euro.

Ai fini dell'analisi di sensitività è stato ipotizzato un incremento del WACC dello 0,5% e, mantenendo un tasso di crescita sempre pari all'1,4%, l'*headroom* continua ad essere positivo per un ammontare pari a 2,9 milioni di euro. Assumendo un tasso di crescita nullo in ipotesi di invarianza del WACC si evidenzia un valore recuperabile maggiore del *carrying amount* di 0,2 milioni di euro.

Non si ravvisano altre plausibili variazioni dei parametri chiave dell'*impairment* tali da poter azzerare la differenza positiva fra valore d'uso e valore contabile delle attività della CGU.

9. Partecipazioni in altre imprese

La voce partecipazioni in altre imprese ammonta a 47.253 migliaia di euro (50.122 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e registra, rispetto all'esercizio precedente, un decremento di 2.869 migliaia di euro riferito esclusivamente alla svalutazione della partecipazione in Aireon LLC, contabilizzata secondo il criterio del *fair value through OCI*, per l'adeguamento del valore della partecipazione sia al *fair value* che al cambio di fine anno. La partecipazione risulta quindi iscritta a 47,1 milioni di euro a fronte di un'interessenza detenuta dal Gruppo pari a 9,14% pre redemption che si attesterà a 11,1% post esecuzione della clausola di *redemption*, la quale non comporterà ulteriori oneri a carico della Società.

Il *fair value* è stato misurato in accordo con le tecniche valutative previste dal principio IFRS 13 che richiede di massimizzare l'utilizzo di dati osservabili e ridurre al minimo i dati non osservabili al fine di stimare il prezzo al quale avrebbe luogo una regolare operazione per il trasferimento dello strumento rappresentativo di capitale tra gli operatori di mercato alla data di valutazione. In presenza di un mercato non attivo, gli input utilizzati risultano coerenti con il Livello 3 della gerarchia del *fair value*.

Al 31 dicembre 2021, il Gruppo ha stimato il *fair value* della partecipazione utilizzando i seguenti input: i flussi relativi al Long Term Operating Plan (LTOP) presentati in occasione del Consiglio di Amministrazione di Aireon e aggiornati dal management della società il 16 febbraio 2022 con un orizzonte temporale 2022 - 2033 che tiene conto dell'avvio della fase operativa della società ed è coerente con la vita utile dell'asset tecnologico, la costellazione di satelliti, alla base dello sviluppo del business e stimata dal management di Aireon. Le previsioni economiche-patrimoniali tengono conto degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria, che ha impattato il trasporto aereo su scala mondiale e che in base alle stime del management di Aireon potrebbero produrre effetti più strutturali.

Il Piano prevede una struttura finanziaria con livello di debito sostanzialmente costante per l'intero orizzonte temporale a servizio della distribuzione dei dividendi ai soci ed investimenti collegati alla realizzazione della seconda costellazione durante gli ultimi anni di previsione esplicita del Piano.

Altri elementi considerati nella stima sono i prezzi ufficiali di Borsa, i dati economico-finanziari storici e previsionali di settore e il prezzo di mercato dei titoli di Stato. Ad esito dell'aggiornamento dei parametri di input, il *fair value* della partecipazione in Aireon LLC, al 31 dicembre 2021, risulta pari a 47,1 milioni di euro, corrispondenti a 53,3 milioni di dollari, in decremento di 7,9 milioni di dollari, rispetto al dato del 31 dicembre 2020.

Il modello valutativo utilizzato è fondato sulle seguenti assunzioni: i) *fair value*, determinato nella prospettiva *equity-side*, in base ad un modello finanziario basato sull'attualizzazione dei dividendi distribuibili desunti nel periodo esplicito di piano; ii) il valore terminale dell'investimento è determinato ipotizzando un flusso di cassa sostenibile ad un tasso di crescita medio nominale (*g-rate*) di lungo periodo; iii) il tasso di attualizzazione



utilizzato è il Cost of Capital (Ke) pari al 13,56%, calcolato mediante la metodologia del CAPM (Capital Asset Pricing Model).

Al fine di verificare la robustezza della stima del *fair value* è stata condotta un'analisi di sensitività riguardante i parametri Ke e tasso g di crescita: mantenendo costante il fattore di crescita al 2,5% ed ipotizzando un Ke pari a 13,20%, il valore della partecipazione si apprezzerrebbe di circa 1,7 milioni di dollari.

La voce partecipazioni in altre imprese accoglie inoltre la quota del 16,67% detenuta dalla Capogruppo nel capitale sociale della società di diritto francese ESSP SaS, società in cui partecipano i principali *service provider* europei e che ha per oggetto la gestione del sistema di navigazione satellitare EGNOS e la fornitura dei relativi servizi, che nel 2021 ha erogato un dividendo di 667 migliaia di euro, in incremento di 250 migliaia di euro rispetto a quanto riconosciuto nel 2020.

10. Attività finanziarie correnti e non correnti

Le attività finanziarie correnti e non correnti ammontano rispettivamente a 70 migliaia di euro e 427 migliaia di euro e registrano complessivamente una riduzione di 9.701 migliaia di euro, rispetto 31 dicembre 2020. La voce in oggetto è così composta:

	31.12.2021			31.12.2020			variazioni		
	Attività correnti	Attività non correnti	Totale	Attività correnti	Attività non correnti	Totale	Attività correnti	Attività non correnti	Totale
Attività finanziarie al costo ammortizzato	0	0	0	9.851	0	9.851	(9.851)	0	(9.851)
Altre attività finanziarie	0	344	344	0	347	347	0	(3)	(3)
Strumenti finanziari derivati	70	83	153	0	0	0	70	83	153
Totale	70	427	497	9.851	347	10.198	(9.781)	80	(9.701)

(migliaia di euro)

La variazione è principalmente dovuta alle attività finanziarie correnti a seguito dell'incasso di 9.851 migliaia di euro riguardante il credito finanziario vantato verso la società dalla quale è stato acquisito il ramo di azienda conferito nella Techno Sky, commisurato al trattamento di fine rapporto verso i dipendenti inclusi nel ramo di azienda, e giunto a scadenza in data 28 dicembre 2021.

Lo strumento finanziario stipulato da ENAV con la finalità di coprire l'esposizione da una variazione sfavorevole del tasso di cambio Euro/Usd, presenta al 31 dicembre 2021 un *fair value* positivo, rispetto all'esercizio precedente in cui emergeva un valore negativo. Tale strumento finanziario presenta una relazione di copertura perfettamente efficace, contabilizzata secondo il metodo del cash flow hedge, e si rimanda alla nota 34 per tutte le informazioni richieste dall'IFRS 7.

11. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite, nonché le attività per imposte anticipate compensabili, ove consentito, con le passività per imposte differite sono dettagliatamente riportate nel prospetto seguente con separata evidenziazione degli importi con effetto a conto economico e quelli con impatto nelle altre componenti di conto economico complessivo (Patrimonio Netto).



	31.12.2020		Incr.to/decr.to con Impatto a CE		Incr.to/decr.to con Impatto a PN		Differenze cambi	31.12.2021	
	Differenze temporanee	Imposte antic/differ.	Differenze temporanee	Imposte antic/differ.	Differenze temporanee	Imposte antic/differ.		Differenze temporanee	Imposte antic/differ.
Attività per imposte anticipate									
Fondi tassati	32.061	7.699	984	236	0	0	0	33.065	7.935
Svalutazione rimanenze	9.081	2.179	176	42	0	0	0	9.257	2.221
Attualizzazione crediti	20.847	5.004	4.575	1.098	0	0	0	25.422	6.102
Effetto fiscale IFRS conversion	296	91			0	0	0	296	91
Attualizzazione TFR	4.341	1.061	0	0	1.126	270	0	5.467	1.331
Quota TFR non deducibile	89	22	0	0	0	0	0	89	22
Fair value derivato	62	15	0	0	(58)	(14)	0	4	1
Fair value partecipazione	0	0	0	0	6.970	1.464	0	6.970	1.464
Altri	45.574	11.077	12.617	2.493	0	0	509	58.191	14.079
Totale	112.371	27.148	18.352	3.869	8.038	1.720	509	138.761	33.246
Passività per imposte differite									
Altri	6.632	1.592	600	144	0	0	0	7.232	1.736
Attualizzazione debiti	123	30	329	79	0	0	0	452	109
Effetto fiscale IFRS conversion	2.048	610	(236)	(66)	0	0	0	1.812	544
Fair value partecipazione	62	13	0	0	(62)	(13)	0	0	0
Fair value derivato	2.580	619	0	0	153	37	0	2.733	656
PPA	0	3.865	0	(722)	0	0	0	0	3.143
Totale	11.445	6.729	693	(565)	91	24	0	12.229	6.188

(migliaia di euro)

La movimentazione dell'esercizio delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite che presentano, rispettivamente, a fine 2021 un saldo di 33.246 migliaia di euro e 6.188 migliaia di euro, è da attribuire ai seguenti effetti:

- la rilevazione della fiscalità differita associata all'attualizzazione dei crediti e debiti per balance per la quota iscritta nell'esercizio 2021 e al rigiro della fiscalità differita dei crediti e debiti per la quota di competenza dell'esercizio 2021;
- l'utilizzo e nuova iscrizione dei fondi rischi tassati e del fondo svalutazione crediti, a seguito degli eventi commentati alle note n. 13 e 19;
- alla rilevazione delle imposte anticipate sulla perdita fiscale di Enav North Atlantic;
- alla contabilizzazione del TFR secondo il metodo attuariale che ha rilevato nell'esercizio una perdita attuariale con impatto nelle altre componenti del conto economico complessivo;
- alla valutazione al *fair value* degli strumenti finanziari derivati con rilevazione nelle altre componenti del conto economico complessivo;
- alla rilevazione della fiscalità anticipata sul *fair value* della partecipazione in Aireon come riportato nel commento alla nota n.9;
- alla rilevazione e rigiro a conto economico dell'eliminazione dei margini sulle operazioni effettuate nell'ambito del Gruppo;
- al rigiro della fiscalità differita associata al processo di Purchase Price Allocation della controllata IDS AirNav.

Il Gruppo ritiene ragionevolmente recuperabili le imposte anticipate iscritte sulla base degli imponibili fiscali prospettici desumibili dal piano industriale.

12. Crediti tributari correnti e non correnti

I crediti tributari non correnti ammontano a 716 migliaia di euro e registrano un decremento di 23.142 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, per la riduzione del credito derivante dalla maggiore imposta IRES versata negli anni 2007/2011 dalla Capogruppo, credito in parte incassato in corso di anno e



per la restante parte oggetto di cessione pro-soluto come da atto del 15 dicembre 2021 che ha generato globalmente un incasso, comprensivo degli interessi maturati alla data, di 27,2 milioni di euro.

I crediti tributari correnti ammontano a 5.565 migliaia di euro e sono formati dai crediti riportati nella seguente tabella.

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Credito verso erario per IVA	4.097	5.559	(1.462)
Credito IRES	902	6.896	(5.994)
Credito IRAP	160	692	(532)
Credito altre imposte correnti	406	190	216
Totale	5.565	13.337	(7.772)

(migliaia di euro)

Il credito verso erario per IVA che ammonta a 4.097 migliaia di euro registra una riduzione di 1.462 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, principalmente per l'utilizzo di 1,5 milioni di euro in compensazione orizzontale nel pagamento del secondo acconto di imposta in conformità a quanto previsto dal Decreto Sostegni bis 73/2021.

Il credito IRES e il credito IRAP sono riferiti alle società del Gruppo che presentano un saldo a credito quale differenza tra gli acconti versati e le imposte rilevate nel 2021. Il decremento è riferito alla Capogruppo la cui posizione tributaria risulta a debito al 31 dicembre 2021.

13. Crediti commerciali correnti e non correnti

I crediti commerciali correnti ammontano a 177.161 migliaia di euro ed i crediti commerciali non correnti a 687.253 migliaia di euro e hanno subito nell'esercizio le variazioni riportate nella seguente tabella:

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Crediti commerciali correnti			
Credito verso Eurocontrol	134.557	94.708	39.849
Credito verso Ministero dell'Economia e delle Finanze	10.993	10.243	750
Credito verso Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili	30.000	30.000	0
Crediti verso altri clienti	37.244	31.526	5.718
Crediti per Balance	0	2.559	(2.559)
	212.794	169.036	43.758
Fondo svalutazione crediti	(35.633)	(32.454)	(3.179)
Totale	177.161	136.582	40.579
Crediti commerciali non correnti			
Crediti verso clienti	0	741	(741)
Crediti per Balance	687.253	385.230	302.023
Totale	687.253	385.971	301.282

(migliaia di euro)

Il Credito verso Eurocontrol si riferisce ai corrispettivi derivanti dai ricavi di rotta e di terminale non ancora incassati al 31 dicembre 2021, e per la parte preponderante non ancora scaduti, pari rispettivamente a 87.461 migliaia di euro (65.748 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e 47.096 migliaia di euro (28.960 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) al lordo del fondo svalutazione crediti. L'incremento complessivo di 39.849 migliaia di euro è riferito principalmente al maggior fatturato generato nei mesi di novembre e dicembre 2021, rispetto ai corrispondenti mesi del 2020, per 57,1 milioni di euro grazie alla ripresa dei



collegamenti del trasporto aereo che ha generato unità di servizio negli ultimi due mesi dell'anno pari a +152,1% per la rotta e +158,1% per il terminale, rispetto agli stessi mesi del 2020, valore in parte compensato dall'incasso dei crediti riferiti ai mesi di volato da marzo a maggio 2020 a cui è stata concessa una dilazione nel pagamento dagli Stati aderenti ad Eurocontrol alle compagnie aeree, incassati a decorrere dal mese di febbraio 2021. Il credito verso Eurocontrol, al netto della quota di diretta competenza del fondo svalutazione crediti, ammonta a 109.304 migliaia di euro (73.117 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Il Credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) pari a 10.993 migliaia di euro è relativo interamente alle esenzioni di rotta e di terminale rilevate nel 2021 in leggero incremento, rispetto al dato rilevato nell'esercizio precedente, per le maggiori unità di servizio di rotta sviluppate nell'anno. Il credito del 2020 pari a 10.243 migliaia di euro è stato oggetto di compensazione, a valle dell'approvazione del bilancio 2020, con il debito verso l'Aeronautica Militare per gli incassi riguardanti la tariffa di rotta pari a 26.465 migliaia di euro che hanno determinato un debito verso il MEF di 16.222 migliaia di euro iscritto nell'ambito delle altre passività.

Il Credito verso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili accoglie il contributo in conto esercizio, pari a 30.000 migliaia di euro, finalizzato a compensare i costi sostenuti dalla Capogruppo per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa, come previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/05. Nel mese di dicembre sono stati incassati 30 milioni di euro rilevati nell'esercizio 2020.

I Crediti verso altri clienti ammontano a 37.244 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 5.718 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, per maggiori crediti legati all'avanzamento di alcune commesse verso La Libyan Civil Aviation Authority e riguardanti gli aeroporti di Tripoli e Misurata, ai contract assets riferite ad attività rese per il cliente in Zambia, in Arabia Saudita e in Marocco. Nell'incremento incide anche l'iscrizione del credito vantato verso l'Alma Mater Studiorum – Università di Bologna per 741 migliaia di euro rappresentante l'ultima rata del prezzo dilazionato derivante dal complesso immobiliare denominato Academy, con scadenza il 28 giugno, classificato nell'esercizio precedente nell'ambito dei crediti non correnti. Il Fondo svalutazione crediti ammonta a complessivi 35.633 migliaia di euro e si è così movimentato nell'esercizio 2021:

	31.12.2020	Incrementi	Decrementi		31.12.2021
			rilasci	cancellazioni	
Fondo svalutazione crediti	32.454	6.067	(2.168)	(720)	35.633

(migliaia di euro)

L'incremento dell'esercizio del fondo svalutazione crediti recepisce sia le posizioni che sono state oggetto di svalutazione totale per lo stato di insolvenza di alcuni vettori aerei che quanto derivante dal modello di valutazione utilizzato per misurare la recuperabilità dei crediti, rivisto nel 2020 a seguito dell'emergenza sanitaria mondiale ed in conformità alle indicazioni di ESMA e CONSOB e confermato nel 2021 in quanto rappresentativo della rischiosità del settore del trasporto aereo e che incide direttamente sulle previsioni di recupero del credito vantato nei confronti di Eurocontrol.

I decrementi del fondo svalutazione crediti si riferiscono per 2.168 migliaia di euro a crediti svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti ed incassati nel corso del 2021 e per 720 migliaia di euro principalmente alla cancellazione di crediti in ambito Eurocontrol che non pregiudica il diritto del recupero del credito.

I rilasci vengono rilevati a Conto Economico nella voce *svalutazione e perdite/riprese di valore*.



Il Credito per Balance, al netto dell'effetto attualizzazione, ammonta a complessivi 687.253 migliaia di euro (387.789 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) interamente classificato nell'ambito dei crediti non correnti e registra nell'esercizio un incremento netto di 299.464 migliaia di euro. Tale incremento è riferito principalmente ai balance iscritti nell'esercizio 2021, rilevati in conformità al Regolamento UE 2020/1627 intervenuto a seguito dell'emergenza sanitaria mondiale da COVID-19 che ha avuto un impatto rilevante nel settore del trasporto aereo, e che ha introdotto alcune norme che derogano in parte al Regolamento UE 2019/317 del sistema di prestazioni e di tariffazione e adottato delle disposizioni specifiche in relazione agli anni 2020 e 2021 che vengono considerati come un unico periodo. Sulla base del Regolamento è previsto che i ricavi da balance siano valorizzati tenendo conto dei costi consuntivi determinati presentati nel mese di novembre 2021 nel piano di performance 2020-2024 che recepisce gli obiettivi determinati dalla Commissione Europea con Decisione di Esecuzione 2021/891 che, confrontati con le unità di servizio consuntive al 2021, ha fatto emergere la perdita di ricavi nel biennio 2020-2021 al netto di quanto già iscritto nell'esercizio 2020. Sulla base di tale criterio, per la tariffa di rotta emerge un balance pari a 243,4 milioni di euro. Tale criterio è stato esteso anche alla determinazione complessiva dei balance di terminale della prima e seconda fascia di tariffazione, che hanno ugualmente risentito della crisi sanitaria, da cui è emerso un balance complessivo pari a 45 milioni di euro. Il balance emerso per la terza fascia di tariffazione, determinato secondo il criterio del cost recovery, ammonta a 19,3 milioni di euro. Considerando che tali balance, ai sensi del Regolamento UE, dovranno essere ripartiti su un periodo di cinque anni estendibile a sette anni, con decorrenza dal 2023, si è proceduto ad attualizzarli per l'arco temporale delineato, determinando un valore complessivo negativo pari a 9,5 milioni di euro.

14. Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, rappresentate principalmente da parti di ricambio, ammontano al netto del fondo svalutazione a 61.519 migliaia di euro in decremento di 42 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. La movimentazione rilevata nell'esercizio è di seguito rappresentata:

	31.12.2020	Incrementi	Decrementi	31.12.2021
Magazzino fiduciario	65.208	2.626	(2.406)	65.428
Magazzino diretto	5.435	575	(661)	5.349
	70.643	3.201	(3.067)	70.777
Fondo Svalutazione magazzino	(9.082)	(176)	0	(9.258)
Totale	61.561	3.025	(3.067)	61.519

(migliaia di euro)

L'incremento di 3.025 migliaia di euro, al netto del fondo svalutazione magazzino, si riferisce principalmente al magazzino fiduciario per l'acquisto di parti di ricambio per i sistemi operativi adibiti alla navigazione aerea tra cui parti di ricambio a supporto dei radar, delle telecomunicazioni, dei sistemi meteo e degli aiuti visivi luminosi. Una parte dell'incremento pari a 588 migliaia di euro, si riferisce a parti di sistemi classificati a magazzino dalle attività materiali. Il decremento di 3.067 migliaia di euro, al netto del fondo svalutazione magazzino, riguarda gli impieghi delle parti di ricambio nei sistemi operativi.

Il fondo svalutazione magazzino si è incrementato di 176 migliaia di euro, per parti di ricambio divenute obsolete, in quanto inerenti ad impianti non più utilizzati.



15. Altre attività correnti e non correnti

Le altre attività correnti ammontano a 50.324 migliaia di euro e registrano un decremento di 1.910 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, mentre le altre attività non correnti ammontano a 6.363 migliaia di euro in decremento di 1.402 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020.

La voce in oggetto è così composta:

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Altre attività correnti			
Credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti	28.342	35.239	(6.897)
Credito verso il personale	3.479	3.291	188
Credito verso enti vari per progetti finanziati	17.103	12.139	4.964
Risconti attivi	1.643	1.446	197
Crediti diversi	2.478	2.819	(341)
	53.045	54.934	(1.889)
Fondo svalutazione altri crediti	(2.721)	(2.700)	(21)
Totale	50.324	52.234	(1.910)
Altre attività non correnti			
Credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti	6.312	7.752	(1.440)
Crediti diversi	51	13	38
Totale	6.363	7.765	(1.402)

(migliaia di euro)

Il credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti registra complessivamente un decremento netto di 8.337 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, per gli incassi avvenuti su alcuni progetti di investimento finanziati tra cui il Tool Deconflicting dell'Area Control Center (ACC) di Brindisi, il progetto 4-Flight dell'ACC di Brindisi e il progetto per l'interoperabilità con operatori aeroportuali denominato ACDM per l'aeroporto di Napoli per complessivi 5.357 migliaia di euro. La restante parte della variazione è legata alla cancellazione di alcune parti di progetti finanziati al netto della quota classificata nel corrente in quanto inerente investimenti che verranno realizzati entro l'esercizio 2022. La parte iscritta nelle attività non correnti e riferita ad investimenti che verranno realizzati in anni successivi.

Il credito verso il personale si riferisce agli anticipi di missione erogate ai dipendenti in trasferta ed ancora non concluse a fine esercizio, di cui la parte rilevante (2.634 migliaia di euro) riguarda gli anticipi di missione erogati ad ex dipendenti della Capogruppo, già oggetto di indagine da parte dell'autorità giudiziaria e svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti. Nel 2021 sono stati incassati 66 migliaia di euro portati a riduzione del fondo. A garanzia dello stesso è stato comunque effettuato il sequestro conservativo di un quinto delle pensioni, del fondo TFS e TFR, oltre al sequestro dei conti correnti e in taluni casi anche delle proprietà immobiliari.

Il credito verso enti vari per progetti finanziati pari a complessivi 17.103 migliaia di euro registra un incremento netto di 4.964 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, principalmente per l'iscrizione dei crediti emersi a valle della rendicontazione dei progetti finanziati in ambito Connecting European Facility (CEF) call 2014, 2016 e 2017 per 12,3 milioni di euro e della quota co-finanziata nell'ambito delle attività erogate nel progetto Sesar 2020 wave 2 e wave 3 da parte del Gruppo. Tale incremento è parzialmente eroso per gli incassi ricevuti sul progetto Sesar 2020 e per l'interim payment sui progetti finanziati CEF oggetto di rendicontazione nell'esercizio precedente.



I crediti diversi registrano una riduzione di 341 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, principalmente per la definizione di un contenzioso emerso in anni precedenti e definito favorevolmente per la Capogruppo. Posizione chiusa in compensazione con una posta del passivo iscritta nell'ambito dei debiti tributari e previdenziali.

16. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti ammontano a 225.310 migliaia di euro e registrano una variazione netta negativa di 90.734 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione è legata principalmente alla dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa negativo, per la riduzione degli incassi da core business quale conseguenza degli effetti derivanti dalla pandemia da COVID-19 che ha comportato una riduzione del traffico aereo che, sebbene in miglioramento rispetto all'esercizio precedente, non è ancora ritornato ai livelli del 2019. A tale variazione, si aggiunge: i) il pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riferito all'esercizio 2019 per 65,4 milioni di euro; ii) il pagamento del debito verso ENAC per la quota degli incassi di rotta e di terminale di competenza e verso l'Aeronautica Militare Italiana per la quota degli incassi di terminale di spettanza per complessivi 14,8 milioni di euro; iii) il rimborso dei finanziamenti per 63,7 milioni di euro. Tali effetti sono stati solo in parte compensati dalla liquidità pervenuta dall'accensione di alcuni finanziamenti per complessivi 180 milioni di euro, dall'incasso derivante dalla cessione del credito tributario per 27,2 milioni di euro e dai progetti finanziati in ambito PON e Sesar 2020.

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti non sono gravate da vincoli che ne limitano la disponibilità.

17. Attività destinate alla dismissione e passività associate

Le attività e le passività destinate alla dismissione si sono azzerate nel corso dell'esercizio a seguito della chiusura definitiva del Consorzio Sicta in liquidazione come da delibera dell'Assemblea del 25 febbraio 2021 e della società Enav Espana Control Aereo S.L.U., definitivamente liquidata in data 1^a marzo 2021.

18. Patrimonio Netto

Si riporta di seguito la composizione del Patrimonio netto consolidato al 31 dicembre 2021 che ammonta a 1.163.081 migliaia di euro.



	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Capitale sociale	541.744	541.744	0
Riserva legale	39.571	37.404	2.167
Altre riserve	436.283	441.885	(5.602)
Riserva conversione bilanci in valuta estera	6.639	1.767	4.872
Riserva prima adozione ias (FTA)	(727)	(727)	0
Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(12.410)	(11.555)	(855)
Riserva cash flow hedge	2.073	1.913	160
Riserva per azioni proprie	(2.150)	(3.200)	1.050
Utili/(Perdite) portati a nuovo	71.838	19.763	52.075
Utile/(Perdita) dell'esercizio	78.372	54.284	24.088
Totale Patrimonio Netto di Gruppo	1.161.233	1.083.278	77.955
Capitale e Riserve di Terzi	2.189	2.500	(311)
Utile/(Perdita) di Terzi	(341)	(311)	(30)
Totale Patrimonio Netto di interessenza di Terzi	1.848	2.189	(341)
Totale Patrimonio Netto	1.163.081	1.085.467	77.614

(migliaia di euro)

Il Capitale sociale è costituito da numero 541.744.385 azioni ordinarie prive di indicazione del valore nominale, detenute per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per il 46,62% da azionariato istituzionale ed individuale e per lo 0,10% detenuto da ENAV sotto forma di azioni proprie. Al 31 dicembre 2021 le azioni risultano integralmente sottoscritte e versate e non sono state emesse azioni privilegiate.

La Riserva legale rappresenta la parte di utili che, secondo quanto disposto dall'art. 2430 del Codice Civile non può essere distribuita a titolo di dividendo. Nel 2021, in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 28 maggio 2021, in sede di approvazione del bilancio 2020 è stato destinato a riserva legale il 5% dell'utile di esercizio di ENAV S.p.A. per un importo pari a 2.167 migliaia di euro.

Le Altre riserve accolgono per 36,4 milioni di euro la riserva di contributi in conto capitale ricevuti nel periodo 1996/2002 esposta al netto delle imposte che sono state assolte e quindi la riserva è diventata disponibile, per 400 milioni di euro dalla destinazione della riduzione volontaria del capitale sociale, per 1,5 milioni di euro la riserva dedicata al piano di incentivazione di lungo termine del management del Gruppo, che si è ridotto nell'esercizio a seguito dell'assegnazione delle azioni legate al secondo ciclo di vesting 2018-2020 al netto delle quote rilevate nell'esercizio riferite agli altri cicli di di vesting, per 4,6 milioni di euro migliaia di euro l'adeguamento al fair value della partecipazione in altre imprese Aireon al netto della fiscalità anticipata e per 3,9 milioni di euro la riserva di capitale derivante dalla D-Flight S.p.A.

La Riserva conversione bilanci in valuta estera riguarda le differenze cambio generate dalla conversione in euro dei bilanci delle società operanti in aree diverse dall'euro.

La Riserva da prima adozione IAS (First Time Adoption – FTA) accoglie le differenze nei valori degli elementi attivi e passivi registrate in sede di prima adozione dei principi contabili internazionali.

La Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti accoglie gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto, al netto dell'effetto fiscale, che al 31 dicembre 2021 registra una perdita attuariale di Gruppo pari a 0,8 milioni di euro.

La Riserva cash flow hedge include la valutazione al fair value degli strumenti finanziari derivati di copertura, che evidenziano nell'esercizio una variazione netta positiva di 160 migliaia di euro.

La Riserva per azioni proprie accoglie il controvalore delle azioni proprie pari a n. 518.823 al prezzo medio di 4,14 per azione, residuali rispetto alle n. 772.103 azioni proprie del 31 dicembre 2020, ridotte di n. 253.280 a seguito dell'assegnazione ai beneficiari del secondo ciclo di vesting 2018-2020 del primo piano di performance 2017-2019.



Gli Utili/(Perdite) portati a nuovo accolgono i risultati dei precedenti esercizi derivanti dalle società rientranti nell'area di consolidamento e dalle rettifiche operate a livello di consolidato. La variazione di 52.075 migliaia di euro si riferisce principalmente alla destinazione del risultato del 2020 in tale voce.

L'utile di esercizio di competenza del Gruppo ammonta a 78.372 migliaia di euro, a fronte di un utile di esercizio consolidato di 78.030 migliaia di euro.

Al 31 dicembre 2021 il patrimonio netto di interessenza dei terzi ammonta a 1.848 migliaia di euro.

Gestione del capitale

Gli obiettivi identificati dal Gruppo nell'ambito della gestione del capitale sono la creazione di valore per gli stakeholder e il supporto allo sviluppo del Gruppo nel lungo periodo. In particolare, il Gruppo persegue il mantenimento di un adeguato livello di capitalizzazione che permetta di garantire l'accesso a fonti esterne di finanziamento cercando di ottimizzare al contempo il costo dell'indebitamento, la realizzazione di un soddisfacente ritorno economico per gli azionisti e che consenta di supportare adeguatamente lo sviluppo delle attività del Gruppo. In tale contesto il Gruppo gestisce le consistenze patrimoniali e tiene conto delle condizioni economiche e dei requisiti dei *covenant* finanziari.

19. Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri ammontano complessivamente a 13.914 migliaia di euro, di cui la quota classificata nelle passività correnti ammonta a 10.313 migliaia di euro, ed hanno subito nell'esercizio la seguente movimentazione:

	31.12.2020	Incrementi	Assorbimento a conto economico	Utilizzi	31.12.2021
F.do rischi per il contenzioso con il personale	1.530	0	(555)	(334)	641
F.do rischi per altri contenziosi in essere	50	0	0	0	50
Altri fondi rischi	883	0	0	0	883
Fondo altri oneri	878	11.462	0	0	12.340
Totale fondi	3.341	11.462	(555)	(334)	13.914

(migliaia di euro)

Il fondo rischi per il contenzioso con il personale, la cui quota a breve è pari a 415 migliaia di euro, ha registrato nell'esercizio un decremento di 889 migliaia di euro, a seguito della definizione positiva di alcuni contenziosi e per rivisitazione in seguito all'emersione di nuovi elementi che hanno condotto all'aggiornamento delle stime del fondo per minori passività sui contenziosi di lavoro promossi a vario titolo. Al 31 dicembre 2021, il valore complessivo delle richieste giudiziali relativo a contenziosi in essere il cui rischio di soccombenza è stato valutato dai legali del Gruppo *possibile*, è pari a 1 milione di euro.

Il fondo rischi per altri contenziosi in essere, la cui quota a breve è pari a 30 migliaia di euro, non ha subito variazioni rispetto all'esercizio precedente. Al 31 dicembre 2021, la stima degli oneri connessi a contenziosi in essere, il cui rischio di soccombenza è stato valutato dai legali del Gruppo *possibile*, è pari a 0,3 milioni di euro.

Il fondo altri oneri, la cui quota a breve ammonta a 9.868 migliaia di euro, si è incrementato per la rilevazione degli oneri connessi alla misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dall'art. 4 commi 1-7 ter della Legge 92/2012 denominata "Isopensione", attivata a valle dell'accordo sottoscritto con il sindacato dei dirigenti in data 7 dicembre 2021. Tale accordo ha definito, tra le altre cose, il numero massimo dei dirigenti coinvolti, i quali matureranno i requisiti per la pensione di vecchiaia o la decorrenza della pensione anticipata



nei 7 anni successivi alla data di cessazione del rapporto di lavoro. Il termine del programma di esodo è fissato entro il 30 novembre 2023. L'importo del fondo classificato entro i dodici mesi è riferito ad otto figure dirigenziali per i quali è stimato il termine del rapporto di lavoro entro il 2022, con contestuale pagamento del debito in unica soluzione all'INPS per la quota di competenza.

20. TFR e altri benefici ai dipendenti

Il TFR e altri benefici ai dipendenti è pari a 47.896 migliaia di euro ed è composto dal Fondo di Trattamento di Fine Rapporto, disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, dell'ammontare da corrispondere ai dipendenti del Gruppo ENAV all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.

La passività per TFR e altri benefici ai dipendenti si è così movimentata nell'esercizio:

	31.12.2021	31.12.2020
Passività per benefici ai dipendenti a inizio periodo	49.943	52.509
Interest cost	237	385
(Utili)/Perdite attuariali su benefici definiti	1.126	454
Anticipi, erogazioni ed altre variazioni	(3.410)	(3.405)
Passività per benefici ai dipendenti a fine periodo	47.896	49.943

(migliaia di euro)

La componente finanziaria dell'accantonamento pari a 237 migliaia di euro è iscritta negli oneri finanziari. L'utilizzo del fondo TFR per 3.410 migliaia di euro è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e da anticipazioni erogate al personale che ne ha fatto richiesta.

La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo e risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, costituisce l'importo degli (Utili)/Perdite attuariali. Tale calcolo ha generato nel 2021 una perdita attuariale per 1.126 migliaia di euro.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni attuariali applicate nel calcolo del TFR:

	31.12.2021	31.12.2020
Tasso di attualizzazione	0,98%	0,34%
Tasso di inflazione	1,75%	0,80%
Tasso annuo incremento TFR	2,81%	2,100%
Tasso atteso di turnover	4,00%	4,00%
Tasso atteso di erogazione anticipazioni	2,50%	2,50%

Il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'Indice IBoxx Corporate AA con duration rilevata alla data della valutazione e commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione. La scelta del tasso di inflazione è stata effettuata analizzando nel breve periodo il documento del Nadef e su un lungo periodo mediante l'utilizzo delle ipotesi di sviluppo economico-finanziario individuato nell'ambito della Conferenza dei Servizi interministeriale. In funzione di tali documenti è stata determinata la percentuale di inflazione pari a 1,75% ottenuta come media geometrica su un orizzonte temporale di medio-lungo periodo. Il tasso annuo di incremento del TFR è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali in conformità all'art. 2120 del Codice Civile.

Di seguito si fornisce l'analisi di sensitività del TFR rispetto alla variazione delle principali ipotesi attuariali.



	Passività per benefici definiti ai dipendenti del Gruppo	
	31.12.2021	31.12.2020
Tasso di turnover + 1%	48.018	49.861
Tasso di turnover - 1%	48.697	55.621
Tasso di inflazione + 0,25%	48.959	50.873
Tasso di inflazione - 0,25%	47.735	49.583
Tasso di attualizzazione + 0,25%	47.364	49.197
Tasso di attualizzazione - 0,25%	49.351	51.284

(migliaia di euro)

La durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti è di 10 anni.

21. Passività finanziarie correnti e non correnti

Le passività finanziarie correnti e non correnti accolgono: i) i debiti verso gli istituti di credito per finanziamenti a medio – lungo termine con esposizione della quota a breve tra le passività finanziarie correnti comprensivi degli interessi passivi rilevati per competenza; ii) il prestito obbligazionario emesso il 4 agosto 2015 dalla Capogruppo con esposizione, insieme agli interessi passivi rilevati per competenza nel 2021, nelle passività correnti. Tale prestito obbligazionario risulta essere in scadenza in data 4 agosto 2022; iii) le passività finanziarie per leasing emerse dall'applicazione del nuovo principio contabile internazionale IFRS 16.

Il *fair value* dell'unico strumento finanziario derivato in essere, presenta al 31 dicembre 2021, rispetto al periodo a confronto, un valore positivo ed esposto nell'ambito delle attività finanziarie.

Si riportano di seguito i valori al 31 dicembre 2021 posti a confronto con il 31 dicembre 2020 e le relative variazioni:

	31.12.2021			31.12.2020			Variazioni		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Finanziamenti bancari	68.907	411.428	480.335	63.938	300.048	363.986	4.969	111.380	116.349
Prestito obbligazionario	181.418	0	181.418	1.418	180.000	181.418	180.000	(180.000)	0
Debiti finanziari per lease ex IFRS 16	1.907	3.771	5.678	2.135	5.069	7.204	(228)	(1.298)	(1.526)
Strumenti finanziari derivati	0	0	0	25	33	58	(25)	(33)	(58)
Totale	252.232	415.199	667.431	67.516	485.150	552.666	184.716	(69.951)	114.765

(migliaia di euro)

I finanziamenti bancari al 31 dicembre 2021 hanno registrato un incremento netto di 116.349 migliaia di euro per l'accensione di nuovi finanziamenti e il rimborso delle rate dei finanziamenti in essere e recependo gli effetti del costo ammortizzato. In particolare si evidenzia: i) l'accensione di tre finanziamenti nella forma di Term Loan, nel mese di luglio 2021, per complessivi 180 milioni di euro della durata di 24 mesi con rimborso alla scadenza; ii) il rimborso delle due rate semestrali del finanziamento con BEI, di iniziali 80 milioni di euro, per complessivi 5.333 migliaia di euro con scadenza il 12 dicembre 2032, e delle due rate semestrali del finanziamento con BEI, di iniziali 100 milioni, per complessivi 8.332 migliaia di euro, con scadenza il 19 dicembre 2029; iii) il rimborso di due rate semestrali del finanziamento con Intesa San Paolo di iniziali 100 milioni di euro, per 33.333 migliaia di euro con scadenza il 30 ottobre 2023; iv) il rimborso di due rate semestrali del finanziamento con Mediobanca di iniziali 50 milioni di euro, per 16.667 migliaia di euro, con scadenza il 28 ottobre 2023.



Le quote dei finanziamenti, da rimborsare nel 2022 in coerenza con i piani di ammortamento, sono esposte tra le passività correnti per complessivi 68.907 migliaia di euro, comprensive degli effetti connessi al costo ammortizzato.

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate per 294 milioni di euro.

Nella seguente tabella viene riportata l'analisi dei finanziamenti con le condizioni generali per ogni singolo rapporto di credito del Gruppo nei confronti degli enti finanziatori. Relativamente agli anticipi con gli istituti finanziari Unicredit e Intesa San Paolo, si evidenzia che le condizioni applicate sono concordate di volta in volta e riflettono la situazione di mercato, mentre le condizioni delle linee *committed* vengono determinate in base alla percentuale di utilizzo.

Finanziatore	Tipologia	Ammontare concesso	Ammontare utilizzato (valore nominale)	Ammontare disponibile	Valore in bilancio	Tasso
BNL-Bnp Paribas	RCF	60.000	0	60.000	0	Euribor + spread
Unicredit	Anticipi export	15.000	0	15.000	0	Euribor + spread
Unicredit	Anticipi finanziari	8.000	0	8.000	0	Euribor + spread
Intesa San Paolo	Anticipi finanziari	50.000	0	50.000	0	Euribor + spread
Intesa San Paolo	Fido - scoperto c/c	1.000	0	1.000	0	Euribor + spread
Mediobanca	RCF	15.000	0	15.000	0	Euribor + spread
Unicredit	RCF	145.000	0	145.000	0	Euribor + spread
Totale		294.000	0	294.000	0	

(migliaia di euro)

Il tasso di interesse medio sui finanziamenti bancari nel periodo di riferimento è stato pari a 1,06% leggermente inferiore al tasso risultante nell'esercizio precedente pari a 1,35%.

I debiti finanziari per lease ex IFRS 16 accolgono, per complessivi 5.678 migliaia di euro, le passività finanziarie relative ai diritti d'uso iscritti, con ripartizione tra lungo e breve, in linea con le scadenze contrattuali. Nel corso dell'esercizio il suddetto debito si è decrementato a seguito dei pagamenti effettuati.

In data 4 agosto 2015 la Capogruppo ha emesso un prestito obbligazionario per un valore nominale di 180 milioni di euro, quotato presso la *Luxembourg Stock Exchange's regulated market*, della durata di sette anni con rimborso integrale alla scadenza fissata il 4 agosto 2022. L'emissione obbligazionaria prevede il pagamento di una cedola annuale posticipata in misura fissa dell'1,93% del valore nominale. Gli interessi di competenza dell'esercizio ammontano a 1.418 migliaia di euro.

In relazione all'informativa richiesta ai sensi del IFRS 7, si rappresenta che il *fair value* del prestito obbligazionario, inteso come il prezzo che si pagherebbe per il trasferimento della passività nell'ambito di una transazione ordinaria posta in essere tra operatori di mercato, alla data di valutazione, è stimato pari a 184,1 milioni di euro.

Il Gruppo ha stimato il *fair value* dello strumento obbligazionario utilizzando i dati di mercato desunti da un primario *information provider*, applicando allo *zero curve* uno spread addizionale per la controparte ENAV.

In relazione alle altre operazioni di finanziamento, si rappresenta che il *fair value* al 31 dicembre 2021 dei prestiti bancari è stimato pari a 474,8 milioni di euro. La stima è stata effettuata considerando una curva *free risk* dei tassi di mercato, maggiorata di uno *spread posto pari al differenziale BTP/Bund* per considerare la componente rischio di credito.

La seguente tabella riporta la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020 determinato secondo quanto previsto dagli *Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del regolamento sul prospetto* emanati da ESMA (European Securities & Markets



Authority) in data 4 marzo 2021 ed in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti dalla CONSOB con Richiamo di Attenzione n. 5/21 del 29 aprile 2021.

	31.12.2021	di cui con parti correlate	31.12.2020	di cui con parti correlate
(A) Disponibilità liquide presso banche	225.310	30.875	316.044	225
(B) Altre disponibilità liquide equivalenti	0	0	0	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	225.310	30.875	316.044	225
(E) Crediti finanziari correnti	0	0	0	0
(F) Debiti finanziari correnti	(181.418)	0	0	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento finanziario non corrente	(68.907)	0	(65.356)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(1.907)	0	(2.135)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(252.232)	0	(67.491)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto Liquidità (D)+(E)-(I)	(26.922)	30.875	248.553	225
(K) Debiti finanziari non correnti	(411.428)	0	(300.048)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	(180.000)	0
(M) Altri debiti non correnti	(3.771)	0	(5.069)	0
(N) Debiti commerciali non correnti	(41.561)	0	(8.506)	0
(O) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)+(N)	(456.760)	0	(493.623)	0
(P) Totale Indebitamento Finanziario Netto come da orientamenti ESMA (J)+(O)	(483.682)	30.875	(245.070)	225
(Q) Strumenti Derivati Correnti e Non Correnti	153	0	(58)	0
(R) Crediti finanziari non correnti	0	0	0	0
(S) Totale Indebitamento Finanziario Netto Gruppo ENAV (P)+(Q)-(R)	(483.529)	30.875	(245.128)	225

(migliaia di euro)

22. Debiti commerciali correnti e non correnti

I debiti commerciali correnti ammontano a 116.425 migliaia di euro e registrano un decremento di 33.387 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, imputabile principalmente ai debiti per balance che rilevano un incremento nella voce classificata come non corrente.

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Debiti commerciali correnti			
Debiti verso fornitori	100.349	101.389	(1.040)
Debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo	3.389	3.110	279
Debiti per balance	12.687	45.313	(32.626)
Totale	116.425	149.812	(33.387)
Debiti commerciali non correnti			
Debiti verso fornitori	572	210	362
Debiti per Balance	40.989	8.296	32.693
Totale	41.561	8.506	33.055

(migliaia di euro)

I debiti verso i fornitori di beni e servizi necessari all'attività del Gruppo registrano un decremento netto di 1 milione di euro riferito da una parte dalla maggiore fatturazione per la ripresa delle attività su commessa e dall'altra dai maggiori pagamenti effettuati da tutto il Gruppo per un avvicinamento alle normali scadenze contrattuali.

La voce debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo che ammonta a 3.389 migliaia di euro risulta tendenzialmente in linea al dato del 31 dicembre 2020 ed accoglie principalmente i pre-financing ricevuti su alcuni progetti di Sesar wave 2 e wave 3.



I debiti per balance Eurocontrol ammontano complessivamente a 53.676 migliaia di euro, di cui la parte classificata nei debiti correnti è pari a 12.687 migliaia di euro e corrisponde all'importo che verrà restituito tramite la tariffa nel corso del 2022. I valori complessivi risultano tendenzialmente in linea nei due esercizi e registrano un incremento della quota balance non corrente riferita all'iscrizione effettuata per l'esercizio 2021 e riguardante in particolare il balance per rischio traffico, sia di rotta che per le prime due fasce di terminale, per complessivi 10,6 milioni di euro, avendo rilevato a consuntivo delle unità di servizio superiori alle previsioni effettuate in sede di piano di performance. Sono inoltre stati iscritti balance in restituzione ai vettori per la quota parte dei balance inseriti in tariffa 2021 ma non interamente restituiti in quanto il traffico si è attestato a valori inferiori rispetto al dato previsto in sede di tariffa, per complessivi 17 milioni di euro riferiti sia alla rotta che prima e seconda fascia di terminale. Il balance costi di Eurocontrol ammonta complessivamente a 6,3 milioni di euro e si riferisce sia al conguaglio costi 2020 che alla variazione rispetto ai costi inseriti in tariffa per il 2021. La quota corrente del balance si è ridotta per l'utilizzo tramite tariffa della quota 2021.

23. Altre passività correnti e non correnti

Le altre passività correnti e non correnti registrano complessivamente un decremento di 43.459 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, a seguito delle variazioni rilevate nelle voci riportate nella seguente tabella:

	31.12.2021			31.12.2020			Variazioni		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Acconti	38.271	0	38.271	38.414	0	38.414	(143)	0	(143)
Altri debiti	51.047	0	51.047	91.925	9	91.934	(40.878)	(9)	(40.887)
Risconti	8.267	169.144	177.411	8.445	171.395	179.840	(178)	(2.251)	(2.429)
Totale	97.585	169.144	266.729	138.784	171.404	310.188	(41.199)	(2.260)	(43.459)

(migliaia di euro)

La voce **Acconti** ammonta a complessivi 38.271 migliaia di euro e si riferisce per 35.862 migliaia di euro al debito verso l'Aeronautica Militare Italiana (AMI) per la quota degli incassi di competenza ricevuti nel 2021 per i servizi di rotta e di terminale e per 2.409 migliaia di euro al debito verso Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) per gli incassi di competenza inerenti gli stessi servizi. Nel corso del 2021 si è proceduto a pagare l'Aeronautica Militare per la quota di competenza dei servizi di terminale per complessivi 7,5 milioni di euro e a compensare gli acconti AMI per i servizi di rotta rilevati al 31 dicembre 2020 con il credito vantato nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), da cui è emerso un importo a debito pari a 16,2 milioni di euro, iscritto nell'ambito degli altri debiti. Infine, si è proceduto ad effettuare il pagamento anche delle quote di competenza di ENAC per complessivi 7,2 milioni di euro.

Gli **Altri debiti**, che ammontano a 51.047 migliaia di euro registrano, rispetto all'esercizio precedente, un decremento netto di 40.887 migliaia di euro imputabile principalmente al pagamento del debito verso il MEF riguardante il 2020 per 65,4 milioni di euro e dai maggiori debiti verso il personale per gli accantonamenti di competenza rilevati nell'esercizio.

La voce **Risconti** è principalmente riferibile ai risconti passivi riguardanti i progetti di investimento finanziati, di cui la quota a breve rappresenta l'importo che si riverserà a conto economico nei prossimi 12 mesi. In particolare, la voce accoglie: i) i contributi PON Infrastrutture e Reti riferiti al periodo 2000/2006, 2007/2013 e 2014/2020 riguardanti specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud per un importo, al netto delle quote imputate a conto economico, per 71.907 migliaia di euro (79.194 migliaia di euro al 31 dicembre 2020);



ii) i contributi in conto impianti a valere sugli investimenti per gli aeroporti militari, ai sensi di quanto previsto dalla Legge 102/09, pari a 55.387 migliaia di euro (57.286 migliaia di euro al 31 dicembre 2020); iii) i contributi legati ai progetti di investimento finanziati con il programma CEF per un importo pari a 45.645 migliaia di euro (38.778 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) che ha registrato nell'esercizio un incremento per la rendicontazione dei progetti di investimento finanziati nell'ambito del programma CEF call 2014, 2016 e 2017.

24. Debiti tributari e previdenziali

I debiti tributari e previdenziali ammontano a 32.890 migliaia di euro e sono composti come da tabella di seguito allegata.

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Debiti tributari	18.194	10.522	7.672
Debiti verso istituti di previdenza	14.696	14.233	463
Totale	32.890	24.755	8.135

(migliaia di euro)

I Debiti tributari registrano un incremento di 7.672 migliaia di euro imputabile al maggior debito di imposta IRES ed IRAP che ammonta a complessivi 10,4 milioni di euro rispetto a 2,6 milioni di euro del 31 dicembre 2020.

I Debiti verso istituti di previdenza ammontano a 14.696 migliaia di euro e risultando di poco superiori al dato del 31 dicembre 2020. La voce accoglie i contributi maturati sugli accantonamenti del costo del personale e sulle ferie maturate e non godute, per complessivi 5.531 migliaia di euro (3.959 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e i contributi previdenziali sulle retribuzioni di dicembre oggetto di versamento nel mese di gennaio 2022.



Informazioni sulle voci di Conto Economico consolidato

25. Ricavi da contratti con i clienti

I ricavi da contratti con i clienti, rappresentati dai ricavi da attività operativa e dalla componente rettificativa balance, ammontano complessivamente a 798.705 migliaia di euro in incremento di 63.111 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, sia per la ripresa delle attività del settore del trasporto aereo nonché per la copertura vaccinale a livello nazionale ed internazionale, la quale ha favorito lo spostamento dei cittadini e di conseguenza dei collegamenti aerei. Tali valori, comunque, si attestano a livelli inferiori rispetto al 2019, anno non inficiato dagli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria da COVID-19. Su tali ricavi, inoltre, incidono positivamente i ricavi da mercato non regolamentato che registrano un incremento del 22,3% rispetto al 2020.

Le tabelle di seguito riportate mostrano il dettaglio delle singole voci che compongono i ricavi da contratti con i clienti oltre alla disaggregazione degli stessi per natura e tipo di attività in conformità a quanto richiesto dal principio IFRS 15.

	2021	2020	Variazioni	%
Ricavi di rotta	324.025	233.136	90.889	39,0%
Ricavi di terminale	136.329	81.899	54.430	66,5%
Esenzioni di rotta e di terminale	10.990	10.239	751	7,3%
Ricavi da mercato non regolamentato	32.963	26.942	6.021	22,3%
Totale Ricavi da attività operativa	504.307	352.216	152.091	43,2%
Balance	294.398	383.378	(88.980)	-23%
Totale ricavi da contratti con i clienti	798.705	735.594	63.111	8,6%

(migliaia di euro)

Ricavi di rotta

I Ricavi di rotta ammontano a 324.025 migliaia di euro in incremento del 39%, rispetto al 2020, per effetto delle maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio che si attestano a +46,2% (-61,0% 2020 su 2019), dovuto essenzialmente ad un recupero nel traffico aereo gestito a decorrere dal mese di aprile e con picchi di traffico nel periodo estivo. Nonostante tali valori mostrino segni di ripresa, si evidenziano tuttora livelli inferiori rispetto al 2019 (-43% 2021 su 2019). La tariffa applicata nel 2021 si decrementa del -5,06% (euro 62,68 nel 2021 vs euro 66,02 nel 2020) riduzione che si attesta a -0,89%, se si considera la sola tariffa al netto dei balance.

Considerando i ricavi di rotta anche con la componente dei voli esenti, che registrano un incremento dell'1,5% per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio pari a +6,4% (-5,7% 2020 verso 2019), e la componente rettificativa per Balance, i ricavi di rotta si attestano complessivamente a 560.907 migliaia di euro, in incremento di 43.888 migliaia di euro, come di seguito rappresentato:

	2021	2020	Variazioni	%
Ricavi di rotta	324.025	233.136	90.889	39,0%
Esenzioni di rotta	8.007	7.890	117	1,5%
Subtotale ricavi	332.032	241.026	91.006	37,8%
Balance dell'anno di rotta	213.413	295.025	(81.612)	-27,7%
Attualizzazione balance dell'anno	(7.169)	(15.299)	8.130	-53,1%
Variazione balance	(4.570)	(4.361)	(209)	4,8%
Utilizzo balance di rotta n-2	27.201	628	26.573	n.a.
Subtotale balance	228.875	275.993	(47.118)	-17,1%
Totale ricavi di rotta con balance	560.907	517.019	43.888	8,5%

(migliaia di euro)



Il balance dell'anno di rotta ammonta a 213.413 migliaia di euro, in decremento di 81.612 migliaia di euro rispetto al 2020. Il balance è stato determinato in coerenza con quanto stabilito dal Regolamento UE 2020/1627, il quale ha applicato misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (2020-2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione al fine di tener conto degli effetti che la pandemia da COVID-19 ha avuto sul settore del trasporto aereo. Tale Regolamento ha in parte derogato a quanto previsto dal Regolamento UE 2019/317, in tema di obiettivi prestazionali in termini di efficienza economica, al fine di tenere conto della notevole diminuzione del traffico aereo conseguente alla contrazione della domanda e delle misure di contenimento della pandemia adottate dagli Stati membri. Tutto questo ha portato anche all'emanazione della Decisione 2021/891 che ha ridefinito gli obiettivi prestazionali per il terzo periodo regolatorio e identificato come parametro di riferimento l'indicatore di performance *Determined Unit Cost (DUC)* ovvero il rapporto fra costi determinati e il traffico espresso in termini di unità di servizio, che per il biennio 2020-2021, considerato come un unico periodo, non deve eccedere il +120,1% della DUC consuntivata nel 2019. Ai sensi di tale regolamento, è stato presentato, da ultimo, nel mese di novembre 2021 il piano delle performance redatto sulla base di nuove previsioni di traffico aereo emanate da Eurocontrol per il periodo 2022 – 2024 e dei costi determinati consuntivi per il 2020, forecast per il 2021 e previsionali per gli anni successivi. Tale piano è stato il riferimento per la determinazione dei balance dell'anno, facendo emergere: i) una perdita dei ricavi del biennio, che al netto di quanto già iscritto nel 2020, ammonta a complessivi 242,5 milioni di euro, per ENAV ed Eurocontrol; ii) l'iscrizione di un balance in restituzione per rischio traffico di 8 milioni di euro avendo determinato a consuntivo +2,8% di unità di servizio rispetto alle uds previste nel piano di performance; iii) l'iscrizione di un balance negativo di 12,4 milioni di euro per balance inseriti in restituzione ai vettori nella tariffa 2021 e solo in parte restituiti a causa del minor traffico rilevato a consuntivo rispetto alla tariffa; iv) altri balance in restituzione per 7 milioni di euro iscritti sulla base di quanto previsto dal Regolamento 2019/317 la cui applicazione non è stata derogata dai Regolamenti successivi. I balance iscritti nell'esercizio sono stati aggiornati in un arco temporale coerente con i Regolamenti UE di cui per la parte relativa alla perdita di ricavi è previsto il recupero in un arco temporale di cinque anni a decorrere dal 2023. La variazione balance è relativa al conguaglio dei costi Eurocontrol riferiti al 2020 che incide negativamente per 4,6 milioni di euro, mentre l'utilizzo balance di rotta n-2 riguarda i balance iscritti negli anni precedenti ed in restituzione ai vettori in tariffa 2021.

Ricavi di terminale

I Ricavi di terminale ammontano a 136.329 migliaia di euro in incremento del 66,5%, rispetto all'esercizio precedente, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attesta a +37,2% (-60,8% 2020 su 2019), in parziale recupero rispetto al 2020 ma su livelli inferiori rispetto al 2019 (-45,8%). Tale effetto è stato parzialmente compensato dalla riduzione tariffaria applicata nelle prime due zone di tariffazione.

In particolare, la *prima zona di tariffazione*, rappresentata dall'aeroporto di Roma Fiumicino, ha registrato un incremento nel traffico aereo assistito rispetto al 2020, espresso in unità di servizio, del +8,1% (-68,7% 2020 su 2019) laddove si sono evidenziati valori più contenuti rispetto alle altre fasce di tariffazione in quanto maggiormente influenzati dall'operatività della nuova compagnia ITA Airways, subentrata ad Alitalia quale compagnia di bandiera nazionale e con un buon andamento del traffico aereo in ambito comunitario. La tariffa applicata per il 2021 è stata pari a euro 164,55 in riduzione dell'1,66% rispetto alla tariffa del 2020 che era stata pari a euro 167,33.

La *seconda zona di tariffazione*, rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, registra un incremento nel traffico aereo assistito, espresso in unità di



servizio, del +33,7% rispetto al 2020 (-58,7% 2020 su 2019), con un andamento particolarmente positivo del traffico aereo nazionale che comunque si attesta ancora su valori inferiori rispetto al 2019 (-44,4% di unità di servizio). La tariffa applicata nel 2021 è stata pari a euro 160,86, in riduzione del -4,0%, rispetto alla tariffa applicata nel 2020, che si attestava a euro 167,56.

La *terza zona di tariffazione*, che comprende n. 40 aeroporti a medio e basso traffico, registra un aumento nel traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +49,0% rispetto al 2020 (-58,2% 2020 su 2019) con il traffico nazionale in crescita del 52,5% ed un parziale recupero sul 2019 che si attesta a -36,2%. A tali risultati si aggiunge l'incremento della tariffa applicata nel 2021 che ammonta a euro 395,35 (+32,26% rispetto alla tariffa 2020 che era pari a euro 298,93).

Considerando i ricavi di terminale congiuntamente ai ricavi per voli esenti, in incremento di 634 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, e la componente rettificativa per Balance, i ricavi di terminale si attestano complessivamente a 204.835 migliaia di euro, in crescita di 13.202 migliaia di euro, rispetto al 2020, come di seguito rappresentato:

	2021	2020	Variazioni	%
Ricavi di terminale	136.329	81.899	54.430	66,5%
Esenzioni di terminale	2.983	2.349	634	27,0%
<i>Subtotale</i>	<i>139.312</i>	<i>84.248</i>	<i>55.064</i>	<i>65,4%</i>
Balance dell'anno di terminale	57.497	105.480	(47.983)	-45,5%
Attualizzazione balance dell'anno	(2.077)	(5.491)	3.414	-62,2%
Variazione balance	(448)	0	(448)	n.a.
Utilizzo balance di terminale n-2	10.551	7.396	3.155	42,7%
<i>Subtotale</i>	<i>65.523</i>	<i>107.385</i>	<i>(41.862)</i>	<i>-39,0%</i>
Totale ricavi di terminale con balance	204.835	191.633	13.202	6,9%

(migliaia di euro)

Il balance dell'anno di terminale ammonta complessivamente a 57.497 migliaia di euro e registra un decremento di 47.983 migliaia di euro, rispetto al 2020. La determinazione del balance di terminale per la prima e seconda fascia di tariffazione ha seguito le stesse regole previste per la rotta, mentre per la terza fascia di tariffazione si è adottata la regola del cost recovery. In particolare, sono stati iscritti per la prima e seconda zona di tariffazione balance positivi complessivi pari a 38,2 milioni di euro, in decremento di 3,1 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, essenzialmente per l'iscrizione del balance negativo per rischio traffico della seconda zona di tariffazione. La terza zona di tariffazione registra un balance di 19,3 milioni di euro in riduzione di 44,9 milioni di euro rispetto al 2020 per i maggiori costi emersi a consuntivo rispetto a quanto previsto in ambito tariffario. I suddetti balance sono stati attualizzati sulla base dei tempi di recupero degli stessi, che prevedono in parte un recupero in cinque esercizi a decorrere dal 2023, determinando un valore negativo pari a 2.077 migliaia di euro. L'utilizzo del balance di terminale, iscritto negli esercizi precedenti ed inserito in tariffa 2021, si attesta a 10.551 migliaia di euro.

I Ricavi da mercato non regolamentato si attestano a 32.963 migliaia di euro e rilevano un incremento del 22,3%, rispetto all'esercizio precedente, grazie alle commesse di vendita realizzate dall'intero Gruppo che ha beneficiato della riapertura nei collegamenti europei ed extraeuropei. In particolare, si segnala il contratto per la transizione del service provider colombiano dal tradizionale sistema AIS (Aeronautical Information Service) al sistema AIM (Aeronautical Information Management), la vendita di licenze al service provider brasiliano di ammodernamento dei sistemi AIM, l'avanzamento delle attività in Zambia per l'implementazione del sistema AMHS (Aeronautical Message Handling System), la fornitura del sistema AIM al service provider del Kosovo, e la manutenzione associata ai prodotti venduti, a vari clienti presenti su scala mondiale, oltre all'avanzamento dei contratti con la Libyan Civil Aviation Authority presso gli aeroporti di



Tripoli e Misurata e per la sostituzione degli equipaggiamenti danneggiati della nuova torre di controllo dell'aeroporto internazionale di Mitiga.

Si riporta di seguito l'evidenza della disaggregazione dei ricavi da mercato non regolamentato per tipo di attività.

	2021	2020	Variazioni	%
Ricavi da mercato non regolamentato				
Vendita di licenze e prestazioni di servizi	20.092	16.563	3.529	21,3%
Radiomisure	1.278	1.218	60	4,9%
Consulenza aeronautica	2.802	3.084	(282)	-9,1%
Servizi tecnici e di ingegneria	6.397	4.060	2.337	57,6%
Servizi per Unmanned Aerial Vehicles	567	582	(15)	-2,6%
Formazione	142	2	140	n.a.
Altri ricavi	1.685	1.433	252	17,6%
Totale ricavi da mercato non regolamentato	32.963	26.942	6.021	22,3%

(migliaia di euro)

26. Altri ricavi operativi

Gli altri ricavi operativi ammontano a 46.407 migliaia di euro e registrano un incremento del 2,5%, rispetto all'esercizio precedente, principalmente imputabile ai maggiori proventi da finanziamenti europei a seguito della rendicontazione dei progetti riferiti al Connecting European Facility (CEF) call 2014, 2016 e 2017.

	2021	2020	Variazioni	%
Contributi in conto impianti	8.533	9.570	(1.037)	-10,8%
Contributi in conto esercizio	30.997	30.741	256	0,8%
Finanziamenti Europei	5.358	3.858	1.500	38,9%
Altri ricavi e proventi	1.519	1.102	417	37,8%
Totale altri ricavi	46.407	45.271	1.136	2,5%

(migliaia di euro)

Si evidenziano inoltre: i) contributi in conto impianti per la quota imputata a conto economico commisurata agli ammortamenti generati dai cespiti a cui i contributi si riferiscono, per 8.533 migliaia di euro; ii) contributi in conto esercizio per 30.997 migliaia di euro di cui la parte principale, pari a 30 milioni di euro, si riferisce all'importo riconosciuto alla Capogruppo, ai sensi dell'art. 11 septies della Legge 248/05, al fine di compensare i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa e la restante parte, principalmente ai corsi del personale operativo finanziati da Fondimpresa; iii) proventi relativi a contributi derivanti da finanziamenti europei per 5.358 migliaia di euro riferiti oltre che al Connecting European Facility (CEF) anche a diversi progetti in ambito Sesar in cui è coinvolto tutto il Gruppo.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della voce ricavi per gli esercizi 2021 e 2020 suddivisi per area geografica:

Ricavi	2021	% sui ricavi	2020	% sui ricavi
Italia	818.553	96,9%	758.302	97,1%
UE	9.168	1,1%	8.823	1,1%
Extra UE	17.391	2,0%	13.741	1,8%
Totale ricavi	845.112		780.866	

(migliaia di euro)



27. Costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi ed altri costi operativi

I costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi ed altri costi operativi ammontano complessivamente a 142.404 migliaia di euro e registrano un incremento dell'11,9%, rispetto all'esercizio precedente, a seguito di un incremento emerso su varie voci di costo.

	2021	2020	Variazioni	%
Costi per acquisto di beni	9.734	7.772	1.962	25,2%
Costi per servizi:				
Costi per manutenzioni	22.499	20.000	2.499	12,5%
Costi per contribuzioni eurocontrol	36.593	33.043	3.550	10,7%
Costi per utenze e telecomunicazioni	27.699	25.065	2.634	10,5%
Costi per assicurazioni	3.210	3.168	42	1,3%
Pulizia e vigilanza	4.910	5.233	(323)	-6,2%
Altri costi riguardanti il personale	8.232	6.295	1.937	30,8%
Prestazioni professionali	12.362	12.202	160	1,3%
Altri costi per servizi	11.760	7.666	4.094	53,4%
Totale costi per servizi	127.265	112.672	14.593	13,0%
Costi per godimento beni di terzi	1.787	2.116	(329)	-15,5%
Altri costi operativi	3.618	4.720	(1.102)	-23,3%
Totale costi	142.404	127.280	15.124	11,9%

(migliaia di euro)

I Costi per acquisto di beni che accolgono sia i costi sostenuti per l'acquisto di parti di ricambio relativi ad impianti ed apparati utilizzati per il controllo del traffico aereo e relativa variazione delle rimanenze che l'acquisto dei materiali necessari alle attività di ristrutturazione e ammodernamento dei siti aeroportuali nonché per le commesse di vendita delle controllate, registrano un incremento del 25,2%, in ragione dei maggiori approvvigionamenti e acquisto di licenze software terze parti e componentistica hardware impiegate nelle commesse di vendita, le quali hanno evidenziato maggiori volumi nell'esercizio in esame.

I Costi per servizi registrano complessivamente un incremento netto del 13%, rispetto all'esercizio precedente, riferito oltre ai maggiori costi legati alle attività di sviluppo delle commesse estere in crescita nell'esercizio 2021 e che interessano sia la voce manutenzioni che altri costi per servizi, anche all'incremento della contribuzione Eurocontrol, in quanto l'agenzia nel 2020 aveva adottato misure di contenimento dei costi. Si evidenziano inoltre maggiori costi per utenze e telecomunicazioni che hanno interessato l'intero territorio nazionale e riferito esclusivamente al maggiore costo dell'energia elettrica, così come maggiori costi concernenti viaggi e trasferte del personale che nel 2020 avevano subito un fermo a causa dell'emergenza sanitaria.

Gli Altri costi operativi si attestano a 3.618 migliaia di euro e registrano un decremento di 1.102 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente dovuto alla rilevazione nel 2020 di iniziative a sostegno della lotta contro il COVID-19 come le liberalità erogate a favore dell'Istituto Nazionale per le Malattie Infettive Lazzaro Spallanzani e il Dipartimento della Protezione Civile e per la rinuncia parziale da parte dei dirigenti e del Chief Executive Officer dell'MBO.

28. Costo del personale

Il costo del personale ammonta a 499.241 migliaia di euro e registra un incremento di 38.284 migliaia di euro (pari al +8,3%), rispetto all'esercizio precedente, sia per la ripresa delle attività nel settore del traffico aereo la quale si riflette direttamente nella parte variabile della retribuzione sia per l'adozione al personale



dirigente della Capogruppo della misura di accompagnamento alla pensione di cui all'art. 4 della Legge 92/2012 denominata *Isopensione*.

	2021	2020	Variazioni	%
Salari e stipendi, di cui:				
retribuzione fissa	285.841	286.002	(161)	-0,1%
retribuzione variabile	57.771	38.369	19.402	50,6%
Totale salari e stipendi	343.612	324.371	19.241	5,9%
Oneri sociali	112.210	105.354	6.856	6,5%
Trattamento di fine rapporto	23.094	23.176	(82)	-0,4%
Altri costi	20.325	8.056	12.269	n.a.
Totale costo del personale	499.241	460.957	38.284	8,3%

(migliaia di euro)

La retribuzione fissa si attesta a 285.841 migliaia di euro, tendenzialmente in linea rispetto al dato emerso nel 2020, beneficiando del diverso peso retributivo tra le cessazioni del rapporto di lavoro e le nuove assunzioni, in presenza di un organico effettivo di Gruppo alla fine del 2021 di 4.106 unità, in decremento di 41 unità rispetto al 2020, e di 4.187 unità medie in decremento di 22 unità.

La retribuzione variabile registra un incremento del 50,6% principalmente attribuibile al minore effetto delle ferie maturate e non godute che incide per 1,4 milioni di euro laddove nel periodo a confronto incideva positivamente per 10,1 milioni di euro per effetto dell'utilizzo delle ferie maturate nell'esercizio e del pressoché integrale smaltimento di quelle maturate e non fruite negli anni precedenti. Le altre voci che contribuiscono all'incremento della retribuzione variabile sono riferite al personale operativo CTA (Controllore del Traffico Aereo) che con il maggior traffico aereo gestito nel 2021, soprattutto nel periodo estivo, ha visto il ritorno alla normale configurazione operativa rispetto a quella ridotta applicata nel 2020 e che si traduce in un maggiore straordinario in linea operativa, nell'incremento del lavoro festivo e della reperibilità, oltre al maggior premio di risultato determinato sulla base delle unità di servizio gestite.

Gli altri costi del personale registrano un incremento di 12.269 migliaia di euro, rispetto all'esercizio 2020, principalmente per l'adozione della misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dall'art. 4 commi 1-7 ter della Legge 92/2012 denominata *Isopensione*, attivata a valle dell'accordo sottoscritto con il sindacato dei dirigenti in data 7 dicembre 2021. Tale accordo ha definito, tra le altre cose, il numero massimo dei dirigenti coinvolti che matureranno i requisiti per la pensione nei 7 anni successivi alla data di cessazione del rapporto di lavoro termine del programma di esodo che deve avvenire entro il 30 novembre 2023.

Nella tabella seguente viene riportato l'organico aziendale del Gruppo suddiviso per categoria professionale:

	2021	2020	Variazione
Dirigenti	50	56	(6)
Quadri	412	417	(5)
Impiegati	3.644	3.674	(30)
Consistenza finale	4.106	4.147	(41)
Consistenza media	4.187	4.209	(22)

29. Costi per lavori interni capitalizzati

I costi per lavori interni capitalizzati ammontano a 27.442 migliaia di euro (27.727 migliaia di euro nel 2020) e risultano tendenzialmente in linea con il dato emerso nell'esercizio precedente. La voce in oggetto accoglie le ore del personale di Gruppo impiegate sui progetti di investimento in corso di esecuzione e la realizzazione



interna dei progetti di investimento tra cui l'installazione di apparati e sistemi meteo su diversi siti aeroportuali, la ristrutturazione della sala apparati dell'Area Control Center di Roma, la realizzazione della Lan aeroportuale presso l'aeroporto di Milano Malpensa e le attività di implementazione dei servizi data link aeroportuali presso gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa.

30. Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari presentano complessivamente un saldo positivo di 4.500 migliaia di euro (negativi 6.125 migliaia di euro nel 2020), in cui incidono i proventi finanziari per 10.869 migliaia di euro, oneri finanziari per 6.791 migliaia di euro e l'effetto netto delle perdite e utili netti su cambi per 422 migliaia di euro.

La composizione dei proventi finanziari è riportata nella seguente tabella:

	2021	2020	Variazioni	%
Proventi da partecipazione in altre imprese	667	417	250	60,0%
Proventi finanziari da attualizzazione balance e crediti	5.010	73	4.937	n.a.
Altri interessi attivi	5.192	1.328	3.864	n.a.
Totale proventi finanziari	10.869	1.818	9.051	n.a.

(migliaia di euro)

I proventi finanziari presentano un incremento di 9.051 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per il rigiro della quota finanziaria dell'attualizzazione dei balance emersi nell'esercizio precedente e per gli interessi attivi incassati sul credito per la maggiore imposta IRES versata negli anni 2007/2011 che ammontano complessivamente a 4 milioni di euro.

Gli oneri finanziari si attestano a 6.791 migliaia di euro in decremento di 562 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, per l'azzeramento degli oneri finanziari legati all'attualizzazione dei balance e minore interest cost su benefici ai dipendenti, effetti in parte mitigati dai maggiori interessi su finanziamenti bancari.

Il dettaglio degli oneri finanziari è riportato nella seguente tabella:

	2021	2020	Variazioni	%
Interessi passivi su finanziamenti bancari	2.825	2.477	348	14,0%
Interessi passivi su prestito obbligazionario	3.474	3.474	0	0,0%
Interessi passivi su benefici ai dipendenti	237	385	(148)	-38,4%
Interessi passivi su passività per lease	167	156	11	7,1%
Oneri finanziari da attualizzazione crediti	0	684	(684)	-100,0%
Altri interessi passivi	88	177	(89)	-50,3%
Totale oneri finanziari	6.791	7.353	(562)	-7,6%

(migliaia di euro)

31. Imposte

Le imposte sul reddito ammontano complessivamente a 24.755 migliaia di euro e presentano un incremento complessivo di 13.728 migliaia di euro dovuto principalmente alla maggiore base imponibile.

Le imposte correnti e la fiscalità differita sono riportate nella seguente tabella:



	2021	2020	Variazioni	%
IRES	25.169	18.222	6.947	38,1%
IRAP	4.020	4.280	(260)	-6,1%
Totale imposte correnti	29.189	22.502	6.687	29,7%
Imposte anticipate	(3.869)	(10.703)	6.834	-63,9%
Imposte differite	(565)	(772)	207	-26,8%
Totale imposte correnti, anticipate e differite	24.755	11.027	13.728	n.a.

(migliaia di euro)

Per maggiori dettagli sulla rilevazione delle imposte anticipate e differite si rinvia a quanto riportato nella nota 11.

Il tax rate per l'imposta IRES dell'esercizio 2021 è pari al 24,5%, tendenzialmente in linea con l'imposta teorica del 24%.

	2021		2020	
	IRES	Incidenza %	IRES	Incidenza %
Utile ante imposte	102.786		64.999	
Imposta teorica	24.669	24,0%	15.600	24,0%
<i>Effetto delle variazioni in aumento/(dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria</i>				
Sopravvenienze passive Ineducibili	59	0,1%	78	0,1%
Deduzione IRES dell'IRAP pagata sul costo del lavoro	0	0,0%	(109)	-0,2%
Altre	244	0,2%	1.806	2,8%
Differenze temporanee per fondi tassati	197	0,2%	847	1,3%
IRES Effettiva	25.169	24,5%	18.222	27,6%

(migliaia di euro)

Il tax rate per l'imposta IRAP dell'esercizio 2021 è risultato pari al 3,9% in decremento rispetto all'imposta teorica del 4,78% per la deducibilità ai fini IRAP dell'attualizzazione crediti non rilevata nell'esercizio precedente.

	2021		2020	
	IRAP	Incidenza %	IRAP	Incidenza %
Utile ante imposte	102.786		64.999	
Imposta teorica	4.913	4,78%	3.107	4,78%
<i>Effetto delle variazioni in aumento/(dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria</i>				
Altre	(678)	-0,7%	880	1,4%
Differenze temporanee per fondi tassati	0	0,0%	0	0,0%
Oneri e proventi finanziari	(215)	-0,2%	293	0,5%
IRAP Effettiva	4.020	3,9%	4.280	6,6%

(migliaia di euro)



Altre informazioni

32. Informativa per settori operativi

Ai fini gestionali, il Gruppo ENAV è organizzato in unità strategiche identificate in base alla natura dei servizi forniti e presenta, ai fini del monitoraggio da parte del management, tre settori operativi di seguito illustrati:

- **Servizi di assistenza al volo:** il settore operativo coincide con l'entità legale della Capogruppo ENAV che ha come core business l'erogazione dei servizi di gestione e controllo del traffico aereo, nonché gli altri servizi essenziali per la navigazione, 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;
- **Servizi di manutenzione:** il settore operativo coincide con la controllata Techno Sky S.r.l. che ha come core business la conduzione tecnica e la manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo. Le *infrastrutture dell'aria*, infatti, al pari delle altre infrastrutture logistiche del sistema paese, necessitano di manutenzione continua e di sviluppo costante per garantire sicurezza, puntualità e continuità operativa. Ciò, peraltro è indicato chiaramente dalla normativa comunitaria del Cielo Unico Europeo che, da un lato, definisce il futuro assetto del sistema di gestione del traffico aereo e, dall'altro, stabilisce quelli che saranno i target tecnologici, qualitativi, economici ed ambientali a cui tutti i *service provider* dovranno attenersi;
- **Servizi di soluzioni software AIM:** il settore operativo coincide con la controllata IDS AirNav S.r.l. che si occupa dello sviluppo di soluzioni software nei settori della gestione delle informazioni aeronautiche e del traffico aereo ed erogazione dei relativi servizi commerciali e di manutenzione, prodotti attualmente adottati da vari clienti in Italia, Europa e nei paesi extra europei.

E' inoltre prevista la colonna **Altri settori** che include le attività residuali del Gruppo che non ricadono nei settori sopra menzionati ed oggetto di monitoraggio.

Nessun settore operativo è stato aggregato al fine di determinare i settori operativi oggetto di informativa di seguito indicati per gli esercizi 2021 e 2020.

Esercizio 2021

	Servizi di assistenza al volo	Servizi di manutenzione	Soluzioni Software AIM	Altri settori	Rettifiche / Riclassifiche consolidamento	Gruppo Enav
Ricavi verso terzi	817.006	5.736	20.444	1.926		845.112
Ricavi intrasettoriali	8.719	91.593	4.402	171	(104.885)	0
Totale ricavi	825.725	97.329	24.846	2.097	(104.885)	845.112
Costi del personale	(437.114)	(53.646)	(8.469)	(12)		(499.241)
Altri costi netti	(179.919)	(23.583)	(10.982)	(2.352)	101.874	(114.962)
Totale costi operativi	(617.033)	(77.229)	(19.451)	(2.364)	101.874	(614.203)
Ammortamenti	(126.856)	(1.178)	(1.750)	(723)	1.250	(129.257)
Svalutazioni e accantonamenti	(3.176)	59	(238)	(11)		(3.366)
EBIT	78.660	18.981	3.407	(1.001)	(1.761)	98.286
Proventi/(oneri) finanziari	4.843	43	(64)	(68)	(254)	4.500
Utile/(Perdita) ante imposte	83.503	19.024	3.343	(1.069)	(2.015)	102.786
Imposte	(21.915)	(5.246)	(902)	2.824	484	(24.755)
Utile/(Perdita) dell'esercizio consolidato	61.588	13.778	2.441	1.755	(1.531)	78.031
Totale Attività	2.369.058	113.503	33.343	79.343	(239.132)	2.356.115
Totale Passività	1.232.868	61.548	23.842	6.865	(132.089)	1.193.034
Indebitamento Finanziario Netto	(497.553)	7.920	(1.903)	7.165	842	(483.529)

(migliaia di euro)



Esercizio 2020

	Servizi di assistenza al volo	Servizi di manutenzione	Soluzioni Software AIM	Altri settori	Rettifiche / Riclassifiche consolidament o	Gruppo Enav
Ricavi verso terzi	756.954	3.840	16.839	3.284	(52)	780.865
Ricavi intrasettoriali	4.719	91.209	3.825	0	(99.753)	0
Totale ricavi	761.673	95.049	20.664	3.284	(99.805)	780.865
Costi del personale	(401.380)	(51.401)	(8.210)	(18)	52	(460.957)
Altri costi netti	(168.636)	(16.680)	(8.085)	(2.978)	96.826	(99.553)
Totale costi operativi	(570.016)	(68.081)	(16.295)	(2.996)	96.878	(560.510)
Ammortamenti	(136.568)	(1.656)	(728)	(309)	1.190	(138.071)
Svalutazioni e accantonamenti	(10.467)	(159)	(529)	(5)	0	(11.160)
EBIT	44.622	25.153	3.112	(26)	(1.737)	71.124
Proventi/(oneri) finanziari	7.431	10	(277)	(94)	(13.195)	(6.125)
Utile/(Perdita) ante imposte	52.053	25.163	2.835	(120)	(14.932)	64.999
Imposte	(8.710)	(6.869)	(555)	4.630	477	(11.027)
Utile/(Perdita) dell'esercizio consolidato	43.343	18.294	2.280	4.510	(14.455)	53.972
Totale Attività	2.205.942	98.893	27.486	72.423	(213.332)	2.191.412
Totale Passività	1.132.033	60.302	20.412	6.573	(113.375)	1.105.945
Indebitamento Finanziario Netto	(251.687)	1.595	(4.530)	8.744	750	(245.128)

(migliaia di euro)

33. Parti correlate

Le parti correlate del Gruppo ENAV, sono state identificate secondo quanto previsto dallo IAS 24 *Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate*, riguardano operazioni effettuate nell'interesse del Gruppo e fanno parte della ordinaria gestione e sono regolate, ove non diversamente indicato, a condizioni di mercato. In data 1° luglio 2021, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha approvato, previo parere favorevole del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, la nuova *Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate* che recepisce l'emendamento al Regolamento Parti Correlate attuato da Consob con Delibera n. 21624 del 10 dicembre 2020 in attuazione della delega contenuta nel novellato art. 2391-bis del codice civile. Tale procedura è redatta in conformità al suddetto articolo del codice civile e in ottemperanza ai principi dettati dal *Regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate* di cui alla delibera Consob n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche e integrazioni. Nelle tabelle seguenti sono riportati i saldi economici e patrimoniali derivanti dai rapporti del Gruppo con entità correlate esterne al Gruppo, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e ai dirigenti con responsabilità strategiche rispettivamente per gli esercizi 2021 e 2020.



Saldo al 31.12.2021							
Denominazione	Crediti commerciali e altre attività correnti e non	Disponibilità liquide	Debiti commerciali e altre passività	Ricavi e altri ricavi operativi	Costi per beni e servizi e altri costi oper	Costi god.to beni di terzi	
Correlate esterne							
Min. dell'Economia e delle Finanze	10.993	30.875	42.518	10.991	0	0	
Min. delle Infrastrutture e mobilità sostenibili	64.654	0	0	34.308	0	0	
Gruppo Enel	0	0	102	0	5.395	0	
Gruppo Leonardo	813	0	14.209	629	2.356	0	
Gruppo CDP	2.478		2.637	3.342	1.150	43	
Altre correlate esterne	0	0	26	101	134	23	
Saldo di Bilancio	233.848	225.310	255.571	550.714	136.999	1.787	
<i>inc.% parti correlate sul saldo di Bilancio</i>	33,8%	13,7%	23,3%	9,0%	6,6%	3,7%	

(migliaia di euro)

Saldo al 31.12.2020							
Denominazione	Crediti commerciali e altre attività	Attività finanziarie correnti e non correnti	Disponibilità liquide	Debiti commerciali e altre passività	Ricavi e altri ricavi operativi	Costi per beni e servizi e altri costi oper	Costi god.to beni di terzi
Correlate esterne							
Min. dell'Economia e delle Finanze	10.243	0	225	91.866	10.239	0	0
Min. delle Infrastrutture e mobilità sostenibili	72.991	0	0	0	34.776	0	0
Gruppo Enel	0	0	0	749	0	6.144	0
Gruppo Leonardo	399	9.851	0	17.174	12	3.031	0
Altre correlate esterne	0	0	0	54	94	162	24
Saldo di Bilancio	196.581	9.851	316.044	288.596	780.865	120.444	2.116
<i>inc.% parti correlate sul saldo di Bilancio</i>	42,5%	100,0%	0,1%	38,1%	5,8%	7,8%	1,1%

(migliaia di euro)

La natura dei principali rapporti sopra riportati con entità correlate esterne, intesi per tali il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) e le entità sottoposte al controllo del MEF è di seguito rappresentata oltre che dettagliatamente descritta al commento delle singole voci di bilancio nella nota illustrativa:

- i rapporti con il MEF si riferiscono principalmente a rapporti di credito e ricavo per il rimborso delle tariffe relative ai servizi erogati dalla Capogruppo in regime di esenzione e che sono posti a carico del MEF in conformità a normative europee e italiane, oltre a posizioni di debito per gli importi incassati dalla Capogruppo e relative alle quote di competenza dell'Aeronautica Militare Italiana per le tariffe di rotta. Tale debito, a valle dell'approvazione del bilancio di esercizio di ENAV, viene posto in compensazione con la posizione creditizia. Le disponibilità liquide si riferiscono ad un conto corrente aperto dalla società presso la Banca d'Italia;
- i rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, si riferiscono a rapporti di credito e ricavo derivanti sia da un contributo in conto esercizio finalizzato a compensare i costi sostenuti dalla Capogruppo per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa ai sensi di quanto previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/05 e da crediti per contributi in conto impianti PON Reti e Mobilità sulla base di convenzioni stipulate tra le parti e a valle della registrazione delle stesse da parte della Corte dei Conti. Tali contributi vengono imputati a conto economico per un importo commisurato all'ammortamento degli investimenti a cui si riferiscono i contributi;
- i rapporti con il Gruppo Enel si riferiscono ad accordi di fornitura dell'energia elettrica per taluni siti;



- i rapporti con il Gruppo Leonardo riguardano essenzialmente le attività legate agli investimenti della Capogruppo, alle manutenzioni e all'acquisto di parti di ricambio per gli impianti e apparati per il controllo del traffico aereo;
- i rapporti con il Gruppo Cassa Depositi e Prestiti (CDP) si riferiscono alle attività afferenti al gruppo Fincantieri che ha acquisito nel 2021 la IDS Ingegneria dei Sistemi S.p.A. con cui il Gruppo ENAV ha rapporti riferiti sia a commesse attive che a contratti passivi;
- i rapporti con le altre correlate contengono posizioni residuali.

Per Dirigenti con Responsabilità Strategiche (DIRS) si intendono l'Amministratore Delegato di ENAV e quattro dirigenti con posizioni di rilievo nell'ambito del Gruppo individuati nelle figure del *Chief Financial Officer*, del *Chief HR and Corporate Services Officer*, del *Chief Operating Officer* e del *Chief Technology Officer*.

Di seguito vengono riportate le competenze, al lordo degli oneri e contributi previdenziali e assistenziali relativi ai dirigenti con responsabilità strategiche del Gruppo:

	2021	2020
Competenze con pagamento a breve/medio termine	2.175	1.862
Altri benefici a lungo termine	0	0
Pagamenti basati su azioni	962	1.083
Totale	3.137	2.945

(migliaia di euro)

Con riferimento ai compensi di Gruppo del Collegio Sindacale, si evidenzia che gli stessi ammontano a 206 migliaia di euro (232 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Per ulteriori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Remunerazione redatta ai sensi dell'art. 123 ter del TUF. La Capogruppo e la società controllata Techno Sky aderiscono al Fondo pensione Prevaer, il quale è il Fondo Pensione Nazionale Complementare per il personale non dirigente del Trasporto Aereo e dei settori affini. Come riportato all'art. 14 dello Statuto del Fondo Prevaer, relativamente agli organi sociali del Fondo, formati da: l'Assemblea dei soci delegati; il Consiglio di Amministrazione; il Presidente e il Vice Presidente; il Collegio dei Sindaci, la rappresentanza dei soci è fondata sul criterio della partecipazione paritetica tra la rappresentanza dei lavoratori e quella delle imprese aderenti. Il Consiglio di Amministrazione del Fondo delibera, tra l'altro, su: i criteri generali per la ripartizione del rischio in materia di investimenti e partecipazioni nonché sulle politiche di investimento; la scelta dei soggetti gestori e l'individuazione della banca depositaria.

34. Informativa sul piano di incentivazione di lungo termine

In data 21 maggio 2020, l'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo, ha approvato il "Piano di incentivazione azionaria di lungo termine" per il periodo 2020-2022 ed in sede di Consiglio di Amministrazione tenutosi il 22 dicembre 2020 è stato approvato il Regolamento attuativo, successivamente modificato con delibera del 18 febbraio 2021, e dato avvio al primo ciclo di vesting 2020-2022. Il Consiglio di Amministrazione tenutosi l'11 novembre 2021 ha dato avvio al secondo ciclo di vesting 2021-2023.

Del precedente ciclo, oggetto di approvazione da parte dell'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo in data 28 aprile 2017 per gli anni 2017-2019, si segnala che il secondo ciclo di vesting riferito agli anni 2018-2020 è stato oggetto di assegnazione ai beneficiari del piano nel mese di giugno 2021, mentre il terzo ciclo di vesting riguardante gli anni 2019-2021, sarà consuntivato ed assegnato nel corso del 2022.

Il Piano è articolato in tre cicli, ciascuno di durata triennale e prevede l'assegnazione gratuita, a favore dei beneficiari individuati, di diritti a ricevere un numero variabile di azioni ordinarie di ENAV S.p.A. in funzione



del raggiungimento di specifici obiettivi di performance distinti per ciascun ciclo. Tali obiettivi sono stati identificati nell'*EBIT cumulato*, nel *Total Shareholder Return (TSR)* e nel *Free Cash Flow cumulato* a cui si aggiunge, per il secondo piano di incentivazione azionaria di lungo termine, un correttivo basato su indicatori di sostenibilità, avente un impatto massimo sull'incentivo azionario del +/-10%, individuati con delibera del Consiglio di Amministrazione alla data di lancio di ciascun periodo di vesting. Per il primo ciclo di vesting 2020-2022 l'indicatore di sostenibilità è stato identificato nel conseguimento della certificazione di ENAV quale *carbon neutral* entro il 31 dicembre 2022. Per il secondo ciclo di vesting 2021-2023 l'indicatore di sostenibilità sarà costituito dall'ottenimento del rating ESG *solicited* entro il 31 dicembre 2023. Il correttivo relativo a tale indicatore, per un impatto sull'incentivo azionario del +/-10%, verrà applicato alla data di consuntivazione del relativo periodo di vesting.

Il Piano prevede per tutti i beneficiari un periodo di maturazione triennale (c.d. periodo di *vesting*) che intercorre tra l'attribuzione ed il perfezionamento della titolarità del diritto a ricevere il premio azionario da parte dei beneficiari. Il piano di incentivazione prevede altresì un vincolo di indisponibilità (periodo di *lock-up*) sul 30% delle azioni assegnate ai beneficiari, ovvero l'Amministratore Delegato, i Dirigenti con Responsabilità Strategiche e gli Altri manager identificati, per un periodo di due anni.

Gli obiettivi di performance sono composti dai seguenti indicatori:

- una componente *market based* (con un peso del 40% dei diritti attribuiti) legata alla performance di ENAV in termini di TSR relativamente al Peer Group già individuato dalla Società;
- una componente *non-market based* (con un peso complessivamente pari al 60% dei diritti attribuiti) legata al raggiungimento degli obiettivi di *Free Cash Flow* ed *EBIT* cumulati rispetto ai target di piano.

Con riferimento alla valutazione del piano di incentivazione azionaria di lungo termine ai sensi del principio IFRS 2, per la componente *market based* è stato utilizzato il criterio di calcolo con il *Metodo Monte Carlo* che, sulla base di opportune ipotesi, ha consentito di definire un consistente numero di scenari alternativi nell'arco temporale considerato. Diversamente, la componente *non-market based* non è rilevante ai fini della stima del *fair value* al momento dell'assegnazione, ma viene aggiornato in ogni *reporting date* per tenere conto delle aspettative relative al numero di diritti che potranno maturare in base all'andamento dell'*EBIT* e del *Free Cash Flow* rispetto ai target di Piano.

Al 31 dicembre 2021, il *fair value* complessivo del primo e secondo ciclo di incentivazione azionaria è stato pari a 2,5 milioni di euro e tiene conto del conguaglio riferito al secondo ciclo di vesting (2018-2020) oggetto di consuntivazione e assegnazione nel 2021. Si riportano di seguito i dettagli per ogni singolo ciclo di vesting.

Secondo ciclo di vesting 2018-2020

Il secondo ciclo di vesting si è concluso con l'approvazione del Bilancio per l'esercizio 2020 e in conformità al regolamento si è proceduto all'attribuzione di n. 253.280 azioni ai beneficiari del piano sulla base della consuntivazione dei dati stessi per un controvalore pari a 1 milione di euro.

Terzo ciclo di vesting 2019-2021

Il terzo ciclo di vesting ha previsto 8 beneficiari e il costo rilevato nel 2021 è stato di 0,2 milioni di euro mentre la riserva di patrimonio netto ammonta complessivamente a 0,6 milioni di euro.

Primo ciclo di vesting 2020-2022

Il primo ciclo di vesting del periodo 2020-2022 ha previsto 9 beneficiari e ipotizzato il raggiungimento dell'obiettivo target con un numero di azioni pari a 300.403 ed un *fair value* complessivo di 0,8 milioni di euro. Il costo rilevato per l'esercizio 2021 è stato di 0,3 milioni di euro e la riserva di patrimonio netto ammonta complessivamente a 0,6 milioni di euro.

Secondo ciclo di vesting 2021-2023



Il secondo ciclo di vesting del periodo 2021-2023 ha previsto 11 beneficiari e ipotizzato il raggiungimento dell'obiettivo target con un numero di azioni pari a 373.397 ed un fair value complessivo di 1 milione di euro. Il costo rilevato per l'esercizio 2021 è stato di 0,3 milioni di euro per pari importo rilevato nella riserva di patrimonio netto.

35. Contratti derivati

Nel corso del mese di aprile 2019, la Capogruppo ha stipulato cinque contratti derivati, di cui tre già esercitati, con la finalità di coprire l'esposizione ad una variazione sfavorevole del tasso di cambio Euro/Usd derivante dal contratto di *Data Services Agreement* siglato dalla Capogruppo con Aireon LLC per l'acquisizione dei dati di sorveglianza satellitare. Tale contratto prevede il pagamento in dollari di *service fees* su base annua fino al 2023. Il rischio cambio è stato gestito attraverso acquisti a termine di valuta (*forward*) il cui nozionale residuo alla data di riferimento è pari a 2,8 milioni di dollari.

Il *fair value* al 31 dicembre 2021 degli strumenti derivati è pari a positivi 153 migliaia di euro. In accordo con quanto previsto dal principio contabile IFRS 13, il *mark to market* ricalcolato è stato adeguato per tenere conto anche dell'effetto del *non-performance risk (CVA)*, ossia il rischio che una delle parti non rispetti i propri impegni contrattuali per effetto di un possibile default e, sotto il profilo contabile, il *fair value* positivo o negativo risulta iscritto nell'ambito delle attività/passività finanziarie correnti/non correnti in base alla relativa scadenza contrattuale ed in contropartita ad una specifica riserva di patrimonio netto.

Ai sensi dell'IFRS 13, infatti, il *fair value* di un derivato deve includere il rischio che una, o entrambe le controparti, non ottemperino alle proprie obbligazioni (*Credit Risk Adjustment*). In dettaglio, sotto il profilo finanziario, il Credit Value Adjustment (CVA) è il valore atteso della perdita derivante dal fallimento della controparte, qualora il *fair value* del derivato sia positivo. Il Debt Value Adjustment (DVA), invece, rappresenta il valore della perdita attesa in caso di default della Società stessa, qualora il valore equo sia negativo.

Di seguito le caratteristiche contrattuali ed il relativo valore equo, come da comunicazione della Banca, alla data del 31 dicembre 2021:

Controparte	Tipo operazione	Data stipula	Data scadenza	Nozionale (migliaia di USD)	Cambio forward	Controvalore termine (euro migliaia)	MtM Banca (migliaia di euro)
BNL - BNP Paribas	Buy USD (Fwd)	02/04/2019	14/01/2022	1.392	1,2063	1.154	68,6
BNL - BNP Paribas	Buy USD (Fwd)	02/04/2019	13/01/2023	1.392	1,2340	1.128	81,4
Totale				2.784		2.282	150,0

Di seguito i dati di *fair value* al 31 dicembre 2021, adeguati al fine di tenere in considerazione il Debit Value Adjustment:

Controparte	Tipo operazione	Nozionale (migliaia di USD)	Controvalore termine (euro migliaia)	MtM	Credit Value Adjustment (DVA)	MtM CVA (migliaia di euro)
BNL - BNP Paribas	Buy USD (Fwd)	1.392	1.154	70,3	(0,1)	70,2
BNL - BNP Paribas	Buy USD (Fwd)	1.392	1.128	82,6	(0,1)	82,5
Totale		2.784	2.282	152,9	(0,2)	152,7

Per tali strumenti non è stato possibile individuare un mercato attivo. Il *fair value* è stato quindi determinato con una metodologia coerente con il livello 2 della gerarchia del *fair value* definita da IFRS 7 e IFRS 13. Infatti, pur non essendo disponibili quotazioni da un mercato attivo per gli strumenti (livello 1) è stato possibile rilevare dati osservabili direttamente o indirettamente sul mercato su cui basare le valutazioni.



I derivati oggetto di analisi presentano le caratteristiche sostanziali che determinano la natura di strumenti di copertura. Con riferimento a detti strumenti vengono di seguito riportate le seguenti informazioni richieste dai Principi Contabili Internazionali IFRS:

Maturity Analysis

Scadenza	Strumento derivato su cambio BNL (euro/migliaia)
Entro 1 mese	70,2
Tra 1 e 3 mesi	0,0
Tra 3 e 6 mesi	0,0
Tra 6 e 12 mesi	0,0
Tra 1 e 2 anni	82,5
Tra 2 e 3 anni	0,0
Tra 3 e 5 anni	0,0
Tra 5 e 10 anni	0,0
Oltre 10 anni	0,0
Totale	152,7

Sensitivity Analysis

Tipo operazione	Fair value (euro/migliaia)	Delta PN cambio Eur/FX +5% (euro/migliaia)	Delta PN cambio Eur/FX -5% (euro/migliaia)
Acquisto a termine (BNL)	153	282	40

36. Attività e passività distinte per scadenza

	Entro l'esercizio successivo	Dal 2° al 5° esercizio	Oltre il 5° esercizio	Totale
Attività finanziarie non correnti	0	427	0	427
Attività per imposte anticipate	0	33.246	0	33.246
Crediti tributari non correnti	0	716	0	716
Crediti commerciali non correnti	0	599.700	87.553	687.253
Altri crediti non correnti	0	6.363	0	6.363
Totale	0	640.452	87.553	728.005
Passività finanziarie	252.232	309.538	105.661	667.431
Passività per imposte differite	0	6.188	0	6.188
Altre passività non correnti	0	35.789	133.355	169.144
Debiti commerciali non correnti	0	41.561	0	41.561
Totale	252.232	393.076	239.016	884.324

(migliaia di euro)

I crediti commerciali non correnti oltre il 5° esercizio sono riferiti alla quota dei balance iscritti nel 2020 e nel 2021 che, in conformità al Regolamento UE in ambito tariffario, verranno recuperati in cinque anni con decorrenza dal 2023.

Le passività finanziarie oltre il 5° esercizio si riferiscono ai finanziamenti bancari dettagliatamente commentati nella seguente nota n. 40.



Le altre passività non correnti con scadenza oltre il 5° esercizio si riferiscono alla quota dei contributi in conto impianti commisurata agli ammortamenti dei progetti di investimento a cui si riferiscono per la quota che si riverterà a conto economico oltre il 5° esercizio.

37. Garanzie e impegni

Le garanzie si riferiscono a fidejussioni prestate a terzi nell'interesse del Gruppo per 5.800 migliaia di euro (5.471 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), in incremento netto di 329 migliaia di euro derivante principalmente dal rilascio di fidejussioni a garanzia di commesse estere.

38. Utile base e diluito per azione

L'utile base per azione è riportato in calce al prospetto di conto economico ed è calcolato dividendo l'utile consolidato per il numero medio ponderato delle azioni ordinarie in circolazione durante l'anno.

Il capitale sociale, che non ha subito modifiche in corso di anno, è composto da n. 541.744.385 azioni ordinarie. La Capogruppo possiede n. 518.823 azioni proprie residue a valle dell'assegnazione nel 2021 del secondo ciclo di vesting 2018-2020 del piano di incentivazione riferito al periodo 2017-2019.

Nella tabella che segue viene riepilogato il calcolo effettuato.

	2021	2020
Utile consolidato	78.030.375	53.972.216
Numero medio ponderato di azioni ordinarie	541.120.029	540.722.675
Utile base per azione	0,14	0,10
Utile diluito per azione	0,14	0,10

39. Obblighi di trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche

Ai sensi dell'art. 1 commi 125 e 126 della Legge 124/2017 e successive modificazioni, di seguito sono riportate alcune informazioni in merito alle erogazioni ricevute da enti e amministrazioni pubbliche italiane. L'informativa include le erogazioni di importo superiore a 10 migliaia di euro, effettuate dal medesimo soggetto erogante nel corso del 2021, anche tramite una pluralità di transazioni economiche. Il criterio di rilevazione utilizzato è quello cosiddetto *di cassa*.

Soggetto erogante	Data incasso	Importo	Causale
Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili	20/12/2021	30.000	Contributo in conto esercizio finalizzato a compensare i costi sostenuti dalla Capogruppo per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa ai sensi di quanto previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/05
Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili	9/04/2021 - 04/08/2021	4.783	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili	17/12/2021	574	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Totale Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili		35.357	
Totale complessivo		35.357	

(migliaia di euro)



40. Gestione dei rischi finanziari

Il Gruppo ENAV, nello svolgimento della propria attività di *business*, è esposto a diversi rischi finanziari quali rischi di mercato (rischio cambio e rischio tasso di interesse), il rischio di credito ed il rischio di liquidità. La gestione di tali rischi si basa sulla presenza di specifici Comitati interni, composti dal top management del Gruppo, cui è affidato il ruolo di indirizzo strategico e di supervisione della gestione dei rischi e su Policy che definiscono i ruoli e le responsabilità per i processi di gestione, la struttura dei limiti, il modello delle relazioni e gli strumenti di copertura e mitigazione.

Rischio di credito

Il Gruppo è esposto al rischio di credito che si sostanzia nel rischio che una o più controparti commerciali possano divenire incapaci di soddisfare del tutto o in parte le proprie obbligazioni di pagamento. Tale rischio si manifesta principalmente in relazione ai crediti commerciali correnti relativi alle attività operative, e in particolare in connessione sia ai crediti derivanti dalle attività sul mercato non regolamentato che ai servizi di Rotta e i servizi di Terminale, che rappresentano la maggiore esposizione in bilancio. Tali somme si riferiscono essenzialmente ai crediti maturati nei confronti di Eurocontrol. In tale contesto, la misurazione del rischio di credito nei confronti di Eurocontrol è direttamente correlata ai profili di rischio associati al settore delle compagnie aeree. Nello specifico, Eurocontrol non assume alcun rischio di credito a fronte dell'eventuale insolvenza dei vettori e salda le proprie passività verso la Capogruppo solo a seguito dell'avvenuto incasso delle rispettive somme dalle compagnie aeree. Eurocontrol invece si attiva direttamente per il recupero degli stessi, avviando anche le relative azioni giudiziali ove necessario, per i crediti di rotta ed in collaborazione con la Capogruppo per il recupero dei crediti di terminale.

A fronte del rischio di inadempienza da parte dei debitori del Gruppo è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione (Expected Credit Loss) determinato in conformità al principio IFRS 9 ed oggetto di specifico aggiornamento nel corso dell'esercizio attuato per tener conto dell'emergenza sanitaria e basato sul deterioramento del merito creditizio di un paniere di società rappresentative del settore del trasporto aereo.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che il Gruppo, pur essendo solvibile, possa trovarsi nelle condizioni di non poter far fronte tempestivamente agli impegni associati alle proprie passività finanziarie, previsti o imprevisti, per difficoltà nel reperire risorse finanziarie, o che sia in grado di farlo solo a condizioni economiche sfavorevoli a causa di fattori legati alla percezione della propria rischioosità da parte del mercato, o di situazioni di crisi sistemica quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, *credit crunch* e crisi del debito sovrano, ovvero risultati inadempienti agli impegni (*covenant*) assunti in alcuni contratti di finanziamento e nel prestito obbligazionario.

La liquidità del Gruppo, pur in assenza di una tesoreria centralizzata (cd. *cash pooling*), viene gestita e monitorata dalla Capogruppo a livello sostanzialmente accentrato al fine di ottimizzare la complessiva disponibilità di risorse finanziarie, svolgendo un'attività di direzione e di coordinamento per le altre società del Gruppo.

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo ha disponibilità liquide per 225,3 milioni di euro e dispone di linee di credito a breve termine non utilizzate per un ammontare totale di 294 milioni di euro. Si tratta di: i) linee di credito *uncommitted*, soggette a revoca, per 74 milioni di euro, che non prevedono il rispetto di *covenant* né altri impegni contrattuali, di cui 1 milione di euro nella forma di scoperti di conto corrente, 58 milioni di euro di anticipi finanziari utilizzabili senza alcun vincolo di destinazione e 15 milioni di euro per anticipi export; ii) linee di credito *committed*, di cui due sottoscritte a maggio 2020 per un importo complessivo di 150 milioni



di euro, con scadenza a maggio 2022 e tre sottoscritte a luglio 2021 per un importo complessivo di 70 milioni di euro, con scadenza a luglio 2023. La sottoscrizione delle linee *committed* nel mese di luglio 2021 si inserisce tra le iniziative di *funding* effettuate per la gestione del rischio liquidità, ed è contestuale alla sottoscrizione di tre *Term Loans* per complessivi 180 milioni di euro, della durata di due anni con rimborso integrale a scadenza. Tali finanziamenti sono a tasso variabile, indicizzati ad Euribor 3 mesi.

Nel lungo periodo, il rischio di liquidità è mitigato attraverso una strategia di gestione dell'indebitamento che prevede una struttura diversificata delle fonti di finanziamento, in termini sia di natura degli affidamenti sia di controparti, cui ricorrere per la copertura dei propri fabbisogni finanziari ed un profilo di *maturity* del debito equilibrato.

Nel rispetto degli indirizzi generali fissati dal vertice e dalla Policy approvata dal Consiglio di Amministrazione, la struttura Finance and Procurement, definisce la struttura finanziaria di breve e di medio-lungo periodo e la gestione dei relativi flussi finanziari. Le scelte sono principalmente orientate a: i) garantire risorse finanziarie disponibili adeguate per gli impegni operativi di breve termine previsti, sistematicamente monitorati attraverso l'attività di pianificazione di tesoreria; ii) mantenere un *liquidity buffer* prudenziale sufficiente a far fronte ad eventuali impegni inattesi; iii) garantire un livello minimo della riserva di liquidità per assicurare l'integrale copertura del debito di breve termine e la copertura del debito a medio-lungo termine scadente in un orizzonte temporale di 24 mesi, anche nel caso di restrizioni all'accesso al credito; iv) assicurare un adeguato livello di elasticità per i programmi di sviluppo a medio lungo termine del Gruppo, relativi ai contratti di investimento per la modernizzazione tecnologica ed infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo.

L'esposizione finanziaria lorda del Gruppo, alla data del 31 dicembre 2021, è pari a 660 milioni di euro ed è rappresentata dall'indebitamento nei confronti del sistema bancario per finanziamenti a medio e lungo termine per 480 milioni di euro e nei confronti dei sottoscrittori del Prestito Obbligazionario emesso il 4 agosto 2015 e con scadenza al 4 agosto 2022 per un importo in linea capitale pari a 180 milioni di euro.

La Capogruppo sta attualmente analizzando diverse alternative al fine di avviare specifiche operazioni finanziarie tese a garantire il rimborso delle proprie passività a breve termine.

Nella tabella seguente viene riportata la scadenza dei finanziamenti bancari a medio lungo termine ed il prestito obbligazionario esposti al valore nominale, senza considerare gli effetti del costo ammortizzato:

Finanziatore	Tipologia	Debito				
		residuo al 31.12.2021	<1 anno	da 1 a 2 anni	da 3 a 5 anni	> 5 anni
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 15 anni	71.381	8.458	8.587	26.553	27.783
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 15 anni	58.667	5.333	5.333	16.000	32.000
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 16 anni	70.000	4828	4.828	14.483	45.862
Intesa Sanpaolo	M termine 3 anni	66.667	33.333	33.333	0	0
Mediobanca	M termine 3 anni	33.333	16.666	16.667	0	0
BNL BNP Paribas	M termine 2 anni	90.000	0	90.000	0	0
Unicredit	M termine 2 anni	45.000	0	45.000	0	0
Mediobanca	M termine 2 anni	45.000	0	45.000	0	0
Prestito obbligazionario		180.000	180.000	0	0	0
Totale		660.048	248.618	248.748	57.036	105.645

(migliaia di euro)

I contratti di finanziamento di cui sopra prevedono impegni generali e *covenant* per la Capogruppo di contenuto anche negativo, che, per quanto in linea con la prassi di mercato per contratti di finanziamento di importo e natura assimilabili, potrebbero limitarne l'operatività. In particolare, tali contratti prevedono alcune ipotesi di rimborso anticipato al verificarsi di determinati eventi di inadempimento (*Events of default*)



al ricorrere dei quali la Capogruppo potrebbe essere obbligata a rimborsare integralmente e immediatamente i relativi finanziamenti.

In particolare, si evidenzia quanto segue:

- i contratti di finanziamento sottoscritti tra la Capogruppo e la *European Investment Bank* (BEI) rispettivamente per un importo pari a 180 milioni di euro nel 2014 e di 70 milioni di euro nel 2016 con il fine di finanziare i programmi di investimento connessi al 4-flight ed altri progetti, finanziamenti integralmente utilizzati al 31 dicembre 2021, prevedono il seguente piano di rimborso: i) per la *tranche* di 100 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da dicembre 2018 e scadenza a dicembre 2029 e con interessi a tasso fisso pari a 1,515%; ii) per la *tranche* di 80 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da giugno 2018 e scadenza a dicembre 2032 con interessi a tasso fisso pari a 1,01%; iii) per la *tranche* da 70 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da agosto 2022 e scadenza ad agosto 2036 e con interessi a tasso fisso pari a 0,638%.

Tali contratti inoltre prevedono:

- una clausola di *negative pledge*, ossia un impegno a carico della Capogruppo a non costituire né permettere che sussistano gravami su alcuno dei propri beni, ove per gravame si intende qualsiasi accordo o operazione relativa a beni, crediti o denaro realizzato/a come strumento per ottenere credito o per finanziare l'acquisizione di un bene;
- una clausola di *cross-default* che prevede la facoltà della BEI di chiedere il rimborso anticipato del finanziamento nel caso in cui la Capogruppo o qualsiasi altra società del Gruppo non adempia ad obbligazioni ai sensi di qualsiasi operazione di finanziamento o altra operazione finanziaria, diversa da quella oggetto di tale contratto di finanziamento;
- una clausola di *change of control*, che prevede la facoltà della BEI di chiedere il rimborso anticipato del finanziamento nel caso in cui qualsiasi soggetto o gruppo di soggetti agendo di concerto ottenga il controllo di ENAV o la Repubblica Italiana cessi di detenere il controllo dell'Emittente.

I finanziamenti prevedono, altresì, il rispetto di taluni *covenant* finanziari, verificati su base annuale e semestrale e calcolati sui dati consolidati del Gruppo: i) il rapporto tra indebitamento finanziario lordo e l'EBITDA inferiore a 3 volte; ii) il rapporto tra EBITDA e gli oneri finanziari non inferiore a 6 volte. In relazione al primo dei due *covenant*, nel mese di giugno, è stato sottoscritto con la BEI un emendamento contrattuale che, per il periodo intercorrente tra il 30 giugno 2021 ed il 31 dicembre 2024, prevede la sua sostituzione con il rapporto tra indebitamento finanziario netto ed EBITDA inferiore a 4 volte. A decorrere dal 30 giugno 2025, tornerà ad applicarsi il *covenant* originariamente previsto nel contratto. Tale variazione contrattuale non ha comportato oneri aggiuntivi per il Gruppo;

- il regolamento del prestito obbligazionario emesso dalla Capogruppo nel mese di agosto 2015 per un importo pari a 180 milioni di euro con interessi calcolati al tasso fisso lordo annuo del 1,93% ed un rimborso del capitale in un'unica soluzione in data 4 agosto 2022 prevede:
 - una clausola di *negative pledge*, ossia un impegno a carico della Capogruppo a non costituire o fornire a terzi le garanzie sul debito o privilegi aggiuntivi rispetto a quelli a garanzia delle obbligazioni emesse a meno che non siano autorizzate dall'assemblea degli obbligazionisti;
 - una clausola di *cross-default*, che prevede la facoltà dei portatori del prestito obbligazionario di chiedere il rimborso anticipato delle obbligazioni nel caso in cui ENAV o le sue società controllate non adempiano puntualmente ad obbligazioni di pagamento di debiti finanziari diversi dal prestito obbligazionario per un importo superiore a 15 milioni di euro;
 - una clausola di *change of control*, che prevede la facoltà dei portatori del prestito obbligazionario di chiedere il rimborso anticipato delle obbligazioni nel caso in cui un soggetto diverso dalla Repubblica



Italiana, dai suoi ministeri (incluso il Ministero dell'Economia e delle Finanze) ovvero da enti o società direttamente o indirettamente controllate dalla stessa o dai suoi ministeri, giunga a detenere il controllo dell'Emittente.

Il regolamento del prestito obbligazionario prevede, altresì, il rispetto di *covenant* finanziari, quali: a) il rapporto tra indebitamento finanziario netto/EBITDA non superiore a 3 volte; b) il rapporto tra indebitamento finanziario netto/patrimonio netto non superiore a 0,7 volte.

- I due contratti di finanziamento tra la Capogruppo e le banche Intesa Sanpaolo e Mediobanca, rispettivamente di 100 e 50 milioni di euro, sottoscritti ad ottobre 2020, della durata di tre anni, prevedono un piano di rimborso trimestrale a partire da gennaio 2021 con interessi indicizzati al tasso Euribor 3M e l'ulteriore previsione di meccanismi di *price adjustment* legati a parametri di sostenibilità (ESG-Environmental, Social and Governance). Tali contratti di finanziamento non richiedono il rispetto di *covenant* finanziari, ma includono, secondo le prassi di mercato, clausole di *negative pledge*, *cross-default* e *change of control*, qualora il Ministero dell'Economia e delle Finanze cessi di detenere il controllo della Capogruppo;
- i tre contratti di finanziamento tra la Capogruppo e le banche BNL Bnp Paribas, Mediobanca ed Unicredit, rispettivamente di 90, 45 e 45 milioni di euro, sottoscritti a luglio 2021, della durata di due anni, prevedono un rimborso a scadenza ed interessi trimestrali indicizzati al tasso Euribor 3 mesi. Tali contratti di finanziamento non richiedono il rispetto di *covenant* finanziari, ma includono, secondo le prassi di mercato, clausole di *negative pledge*, *pari passu*, *cross-default* e *change of control*.

Con riferimento anche agli esercizi pregressi, la Capogruppo ha sempre rispettato i *covenant* previsti da ciascun finanziamento. Alla data del 31 dicembre 2021 sulla base delle grandezze economico patrimoniali espresse nel bilancio consolidato, si ritengono rispettati i *covenant* previsti dai contratti di finanziamento esistenti.

Rischio di tasso di interesse

Le oscillazioni dei tassi di interesse influiscono sul valore di mercato delle attività e passività finanziarie del Gruppo e sul livello degli oneri finanziari netti. Il verificarsi di tali circostanze potrebbe avere effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Al 31 dicembre 2021 l'indebitamento finanziario lordo è espresso per il 58% a tassi fissi e per il restante a tassi variabili. Per i finanziamenti a tasso variabile, stante l'attuale struttura di tassi negativi, non sono previsti al momento oneri finanziari. In tal senso, tenuto conto del *tenor* ridotto, non sussiste il rischio significativo che variazioni in aumento dei tassi di interesse possano influire negativamente sul livello degli oneri finanziari netti rilevati a Conto Economico e sul valore dei *cash flows* futuri. Al fine di limitare i potenziali effetti avversi delle fluttuazioni dei tassi, il Gruppo adotta politiche finalizzate al contenimento nel tempo del costo della provvista limitando la volatilità dei risultati. Il Gruppo persegue tale obiettivo attraverso una sistematica attività di negoziazione con gli istituti di credito, scelti tra banche di primario *standing*, al fine di ottimizzare il costo medio del debito, nonché mediante la diversificazione strategica delle passività finanziarie per tipologia contrattuale, durata e condizioni di tasso (tasso variabile/tasso fisso). Nell'esercizio 2021, il costo medio dell'indebitamento bancario è stato pari a circa l'1,06% (1,35% nell'esercizio precedente).

Allo stato attuale il Gruppo non detiene strumenti finanziari valutati in bilancio al *fair value* ed in quanto tali esposti a variazioni avverse a seguito di mutamenti nel livello di mercato dei tassi di interesse.

Ad oggi non sono stati utilizzati strumenti finanziari derivati per la gestione del rischio tasso di interesse.



Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di variazioni sfavorevoli nel livello corrente dei tassi di cambio deriva dall'operatività del Gruppo in valute diverse dall'euro e può determinare impatti negativi sui risultati economici e sul valore delle grandezze patrimoniali denominate in divisa estera. Nonostante il Gruppo operi principalmente sul mercato italiano, l'esposizione al rischio di cambio deriva essenzialmente dagli investimenti in divisa estera, il dollaro statunitense, in relazione all'acquisto della quota di partecipazione pari al 11,1% (post ingresso del nuovo socio NATS) nel capitale sociale della società di diritto statunitense Aireon e dai contratti sottoscritti per l'erogazione dei servizi sul mercato non regolamentato denominati in valuta estera. Al fine di gestire l'esposizione al rischio di cambio, il Gruppo ha elaborato una *Policy*, le cui linee di indirizzo consentono l'utilizzo di differenti tipologie di strumenti, in particolare *swap* e *forward*, nonché opzioni su valute. Nell'ambito di tali politiche non sono tuttavia consentite attività con intento speculativo.

In particolare, nel mese di aprile 2019, sono state perfezionate 5 operazioni di acquisto a termine di valuta (dollari contro euro) a copertura del rischio cambio del contratto *Data Services Agreement* sottoscritto con Aireon LLC. L'acquisto complessivo di 4,5 milioni di dollari è stato effettuato con una vendita complessiva di 3,8 milioni di euro e cambi a termine (EUR/USD) negoziati per ciascuna scadenza fino a gennaio 2023. Dei 5 contratti *forward* sottoscritti, ne residuano 2 per un nozionale complessivo pari a 2,8 milioni di dollari statunitensi. Per quanto attiene ai contratti sul mercato non regolamentato, al momento l'esposizione in divisa è sostanzialmente polverizzata non esponendo a significativi rischi di cambio.

La valorizzazione a *fair value* degli strumenti derivati su tassi di cambio viene calcolata sulla base di algoritmi di valutazione standard di mercato e su quotazioni/contribuzioni di mercato fornite da primari *info-provider* pubblici. Si segnala, tuttavia, che il rischio derivante dalla conversione delle attività e passività di società controllate da ENAV che redigono il bilancio con moneta funzionale diversa dall'euro non è di norma oggetto di copertura, salvo diversa valutazione specifica.

Rischi per contenziosi

Il contenzioso in materia tributaria, amministrativa, civile e di lavoro viene seguito dalle competenti strutture del Gruppo ENAV che hanno fornito, per la redazione del presente Bilancio, un quadro completo ed esaustivo dei diversi procedimenti civili, amministrativi e giuslavoristici. A fronte del contenzioso, il Gruppo ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, degli specifici fondi per quei contenziosi il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti in accordo con le norme in materia di formazione del bilancio.

Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico del Gruppo oltre a quanto già a tale titolo stanziato nei fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2021.

Contenzioso civile ed amministrativo

Il contenzioso civile ed amministrativo è riferibile, *inter alia*: i) alle azioni intraprese con riferimento ai giudizi in corso nei confronti di fornitori, società di gestione aeroportuale e vettori aerei insolventi o in fallimento o in altre procedure concorsuali, verso i quali sono sorte controversie per crediti che non è stato possibile recuperare sul piano stragiudiziale ed alcune dei quali sono state oggetto di svalutazione; ii) alle controversie riferibili alla resistenza a pretese giudiziali di fornitori o appaltatori che il Gruppo ritiene infondate, ovvero al



recupero dei maggiori costi e/o danni che il Gruppo abbia sostenuto per inadempienze di fornitori/appaltatori; iii) a controversie aventi ad oggetto la rivendica dei beni di proprietà della Capogruppo, la richiesta di danni per mancato godimento dei beni trasferiti nel patrimonio della Società, ovvero la richiesta di pagamento di migliorie apportate sui beni; iv) a giudizi relativi a richiesta danni da sinistri aeronautici, il cui rischio di soccombenza è peraltro assunto normalmente dalla compagnia assicurativa della Capogruppo; v) a giudizi relativi all'impugnativa di provvedimenti inerenti alla celebrazione di procedure di evidenza pubblica e l'aggiudicazione di gare; vi) a giudizi relativi all'accesso agli atti amministrativi inerenti procedure di gara.

Procedimenti penali

Risulta definito in secondo grado il procedimento penale instaurato a seguito della denuncia querela sporta dalla Capogruppo in relazione a illecita sottrazione di beni e materiali di ENAV in deposito presso magazzino di terzi. Nell'ambito del procedimento in questione la Società si è costituita parte civile nei confronti di amministratore di fatto della società di deposito per il reato di cui all'art. 646 codice penale ed, in primo grado, il Tribunale con sentenza del 16 febbraio 2015 ha dichiarato l'imputato colpevole tra l'altro del reato di cui all'art. 646 del codice penale e lo ha condannato, riconoscendo la continuazione con altri capi di imputazione allo stesso contestati, alla pena finale pari ad anni 6 e mesi 6 di reclusione ed Euro 3.000 di multa. Il Tribunale ha, altresì, disposto una provvisoria immediatamente esecutiva, pari a 1 milione di euro, in favore della Capogruppo, rinviando ad altra sede per la liquidazione del maggior danno subito da ENAV. Con riferimento ad uno solo dei capi di imputazione è stata emessa sentenza di non doversi procedere in ragione dell'intervenuta remissione della querela e relativa accettazione della stessa. Infine, in relazione ai residui capi di imputazione, l'imputato è stato assolto con la formula che "il fatto non sussiste". Il giudizio d'appello, successivamente incardinato, si è definito con sentenza di condanna dell'imputato e conferma delle statuizioni di primo grado per le parti civili. Risulta inoltre definito con condanna degli imputati il procedimento che attiene al proseguo delle indagini, già a suo tempo avviate dalla Procura della Repubblica di Roma, finalizzate ad accertare a quali soggetti sia stata ceduta la merce depositata presso i magazzini di terzi rispetto alla cui sottrazione, come sopra detto, ENAV ha in passato sporto denuncia-querela. Nell'ambito del predetto procedimento incardinato per molteplici reati contro il patrimonio, nonché per associazione a delinquere, nei confronti di diversi imputati, tra cui anche l'amministratore di fatto della società di deposito, la Società si è costituita parte civile all'udienza preliminare all'esito della quale è stato disposto il rinvio a giudizio di tutti gli imputati. Il Tribunale, a definizione del giudizio, ha condannato gli imputati al risarcimento danni, in favore della Società, da liquidarsi in separata sede.

In esito ad ordine di esibizione documentale del giudice ordinario in data 24 novembre 2016, la Società ha prodotto documentazione inerente taluni contratti riferiti alla società controllata Enav North Atlantic; per quanto consta, pende in proposito procedimento in fase di indagine presso la Procura della Repubblica di Roma, in merito al quale non risultano indagati né è stata formalizzata alcuna contestazione.

In esito ad ordine di esibizione documentale, in data 13 giugno 2018, ENAV ha prodotto documentazione inerente selezione di personale avente rapporto di parentela con ex Amministratore Unico della Società per l'assunzione al ruolo di controllore del traffico aereo, procedimento che, per quanto consta, pende in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica di Roma.

Pende, per quanto consta, dinanzi alla Procura della Repubblica di Firenze procedimento afferente ad ipotizzato illecito in materia ambientale in relazione alla fornitura, da parte di soggetto terzo, di materiale utilizzato, tra l'altro, per l'esecuzione di talune opere civili relative anche all'appalto per l'ammodernamento dell'aeroporto di Pisa; nel contesto di tale appalto, affidato dalla committente Aeronautica Militare al



Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) Thales/Techno Sky, le opere civili sono state subappaltate da Techno Sky a società terza che, a sua volta, ha provveduto ad approvvigionare il materiale attenzionato rifornendosi da altra società, origine del pendente procedimento. Allo stato, per quanto noto, la controllata Techno Sky ed il relativo personale non risultano oggetto di indagine e risultano completate le attività finalizzate alla rimozione del materiale ritenuto non conforme alle prescrizioni normative di settore utilizzato per l'esecuzione del subappalto oltre che l'assunzione di ogni ulteriore iniziativa cautelativa. Al riguardo Techno Sky ha provveduto a presentare formale atto di denuncia-querela presso l'Autorità Giudiziaria Competente per la tutela delle proprie ragioni rispetto alla quale la Società è stata individuata persona offesa del reato per le ipotesi di illecito configurate dalla Procura della Repubblica.

41. Compensi alla Società di revisione ai sensi dell'art. 149 duodecies del regolamento Emittenti Consob

I corrispettivi per l'esercizio 2021, riconosciuti alla società di revisione della Capogruppo EY S.p.A. e delle società controllate sono riepilogati, secondo quanto indicato dall'art. 149 duodecies del Regolamento Emittenti Consob nella tabella che segue:

Tipologia di Servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	2021
ENAV		
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	380
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	66
Altri servizi	EY S.p.A.	0
SOCIETA' CONTROLLATE		
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	216
	Rete EY S.p.A.	8
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	13
Altri servizi	EY S.p.A.	0
Totale		683

(migliaia di euro)

I servizi di attestazione resi da EY S.p.A. in favore della Capogruppo hanno riguardato la certificazione di progetti finanziati.

42. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Con riferimento al conflitto russo-ucraino, il Gruppo si è subito attivato al fine di esaminare il regime sanzionatorio adottato dagli Stati dell'Unione Europea nei confronti di persone fisiche e giuridiche russe, tra cui la restrizione ai mercati finanziari e dei capitali dell'Unione Europea, la chiusura dello spazio aereo ai vettori riconducibili alla Federazione Russa, le restrizioni all'esportazione di beni, servizi e tecnologie, onde verificarne gli impatti sul proprio business e adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a garantire il pieno rispetto di tale regime sanzionatorio.

Nel contesto del Gruppo ENAV sussistono taluni rapporti riconducibili:

- (iii) a contratti finalizzati tra la controllata IDS AirNav e Azimut Joint Stock Company, società di diritto russo specializzata nel settore delle tecnologie a servizio dell'Air Traffic Management, in merito ai quali al 31 dicembre 2021 risulta un'esposizione patrimoniale pari a 756 migliaia di euro, che risultano ancora da incassare. Le attività contrattuali residue a valere sui contratti e rapporti commerciali relativi ad Azimut riguardano: i) attività di manutenzione sul software, già fornito, da erogare contrattualmente fino al 20 maggio 2022; ii) sessioni di training da remoto, da erogare contrattualmente sino al mese di aprile 2022.



(iv) ad un *memorandum of understanding*, perfezionato nel 2017 tra ENAV e la State ATM Corporation della Federazione Russa, ovvero il locale provider di servizi della navigazione aerea. Tale memorandum ha portato a soli scambi informativi e incontri bilaterali, privi di contenuto economico.

Avuto riguardo ai profili oggettivi e soggettivi del regime sanzionatorio adottato in risposta al conflitto russo-ucraino, con nota del 3 marzo 2022 si è provveduto a comunicare ad Azimut la immediata sospensione dell'efficacia di tutti i rapporti commerciali in essere, con idonee cautele in favore dei soggetti del Gruppo ENAV. Analogamente, con comunicazione di pari data, si è provveduto ad equivalente comunicazione con riferimento al citato memorandum.

In conclusione, il Business Plan ed i relativi flussi di cassa attesi risentiranno degli effetti legati ai rapporti commerciali con l'entità Azimut (unico operatore di diritto russo con il quale sono state realizzate transazioni di natura commerciale) in via del tutto marginale. Inoltre, si precisa come il Business Plan non contiene ipotesi di transazioni da realizzare con operatori localizzati nell'area interessata dal conflitto russo-ucraino.

Per completezza si precisa che ENAV vanta crediti nei confronti del cliente Eurocontrol, riferiti in particolare a servizi di assistenza al volo prestati nei confronti di compagnie aeree russe, per un valore complessivo di 686 migliaia di euro riferito principalmente ai mesi di volo di gennaio e febbraio 2022.

In relazione alla partecipazione detenuta in Aireon LLC, si rappresenta che è in corso un'operazione di aumento di capitale fino a 50 milioni di dollari che presumibilmente dovrebbe perfezionarsi entro il secondo trimestre del 2022. Tale aumento di capitale è destinato a supportare nuove iniziative di investimento ed ampliamento delle attività *Air Traffic Flow Management*, *Data Analytics*, monitoraggio delle flotte e degli aeromobili, ricerca e soccorso, denominati nel loro complesso *Commercial Data Services* (CDS). Gli effetti prospettici di tale operazione potrebbero condurre a variazioni delle attuali quote di partecipazione nonché ad aggiornamenti nella stima del valore.



**Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto
sul bilancio consolidato**



Attestazione del Bilancio consolidato del Gruppo ENAV al 31 dicembre 2021 ai sensi dell'art. 154-bis, comma 5, del D.lgs. 58/1998 e dell'art. 81-ter del Regolamento CONSOB 14 maggio 1999 n. 11971

1. I sottoscritti Paolo Simioni, in qualità di Amministratore Delegato, e Luca Colman, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di ENAV S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998 n. 58:
 - l'adeguatezza, in relazione alle caratteristiche dell'impresa, e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2021.
2. Al riguardo, si rappresenta che:
 - la valutazione circa l'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da ENAV S.p.A. in coerenza con il modello *Internal Control – Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*, che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
 - dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 il Bilancio consolidato del Gruppo ENAV al 31 dicembre 2021:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento;
 - 3.2 la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Roma, 21 aprile 2022

L'Amministratore Delegato

Paolo Simioni

Il Dirigente Preposto alla redazione dei
documenti contabili societari

Luca Colman



**Relazione della Società di revisione
sul bilancio consolidato**



Enav S.p.A.

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021

**Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e
dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014**



EY S.p.A.
Via Lombardia, 31
00187 Roma

Tel: +39 06 324751
Fax: +39 06 324755504
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

Agli Azionisti della
Enav S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Enav (il Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, dal conto economico, dal prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio consolidato che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Enav S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Abbiamo identificato i seguenti aspetti chiave della revisione contabile:

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 - 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.525.000,00 I.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CCIAA di Milano Monza Brianza Lodi
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. di Milano 606158 - P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Censob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Aspetti chiave

Risposte di revisione

Rilevazione e misurazione dei ricavi - *Balance*

I Ricavi da contratti con clienti al 31 dicembre 2021 ammontano a 799 milioni di euro, comprensivi della componente *Balance* pari a 294 milioni di euro.

I ricavi legati all'erogazione dei servizi di rotta e ai servizi di terminale includono una rettifica positiva o negativa, imputata a fine esercizio, al fine di riflettere la performance effettiva dell'anno. Tale rettifica, effettuata mediante il cosiddetto *Balance*, viene regolata attraverso specifici adeguamenti tariffari effettuati negli esercizi successivi a quello di competenza.

I processi e le modalità di misurazione di tale rettifica ai ricavi si basano su algoritmi di calcolo complessi ed assunzioni che, per loro natura, implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, con particolare riferimento alla previsione dei tempi di realizzo e alla scelta del tasso di attualizzazione utilizzato. Con riferimento alla determinazione del *Balance*, gli amministratori hanno applicato le regole definite dalla Commissione Europea, per il periodo regolatorio che va dal 1 gennaio 2020 al 31 dicembre 2021, con decisione C(2022) 2294 *final* del 13 aprile 2022.

In considerazione delle citate complessità che caratterizzano questa misurazione, riteniamo che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.

L'informativa di bilancio relativa alla modalità di misurazione e di contabilizzazione dei ricavi derivanti dal meccanismo del *Balance* è riportata nelle note illustrative "4. Principi contabili" e "5. Uso di stime e giudizi del management connessi anche alla pandemia da COVID-19".

Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:

- l'esame e la comprensione della normativa applicabile;
- l'analisi della procedura di determinazione del *Balance*;
- la comprensione e valutazione delle modalità di stima applicate dagli amministratori attraverso raccolta dei provvedimenti della Commissione Europea e *inquiries* con la direzione aziendale;
- la verifica del processo di attualizzazione applicato;
- la verifica della correttezza aritmetica dei calcoli effettuati dagli amministratori.

Infine, abbiamo esaminato l'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio con riferimento all'aspetto chiave.

Valutazione dell'avviamento

L'avviamento al 31 dicembre 2021 ammonta a 93,5 milioni di euro, di cui 66,5 milioni di euro

Le nostre procedure di revisione in risposta



allocati alla *Cash Generating Unit* ("CGU") "Servizi di manutenzione" e 27 milioni di euro allocati alla CGU "Soluzioni software AIM".

I processi e le modalità di valutazione e determinazione del valore recuperabile di ciascuna CGU, espresso in termini di valore d'uso, sono basati su assunzioni a volte complesse che per loro natura implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, con particolare riferimento alla previsione dei flussi di cassa futuri di ciascuna CGU desunti dai rispettivi Piani Industriali (rispettivamente, dal Piano industriale 2022-2024 per la CGU "Servizi di manutenzione" e dal Piano industriale 2022-2026 per la CGU "Soluzioni software AIM"), alla determinazione dei flussi di cassa normalizzati utilizzati per la stima del valore terminale e alla determinazione dei tassi di crescita di lungo periodo e di attualizzazione applicati alle previsioni dei flussi di cassa futuri.

In considerazione del giudizio richiesto e della complessità delle assunzioni utilizzate nella stima del valore recuperabile dell'avviamento, riteniamo che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.

L'informativa di bilancio relativa alle assunzioni e alle stime utilizzate dalla direzione aziendale è riportata nella nota illustrativa "5. Uso di stime e giudizi del management connessi anche alla pandemia da COVID-19" e l'informativa relativa alle modalità di esecuzione dei test di impairment è riportata nella nota "8. Attività immateriali".

all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:

- l'analisi della procedura applicata ai fini della valutazione del valore recuperabile dell'avviamento;
- la verifica dell'adeguatezza del perimetro delle CGU e dell'allocazione dei valori contabili delle attività e passività alle CGU;
- l'analisi delle previsioni dei flussi di cassa futuri di ciascuna CGU e la verifica della loro coerenza con le previsioni dei flussi di cassa futuri risultanti dai Piani industriali;
- la valutazione circa la capacità degli amministratori di formulare previsioni accurate mediante confronto tra i dati storici consuntivati e le precedenti previsioni;
- la verifica della determinazione dei tassi di crescita di lungo periodo e dei tassi di attualizzazione.

Nelle nostre verifiche ci siamo anche avvalsi dell'ausilio di nostri esperti in tecniche di valutazione, i quali hanno eseguito un ricalcolo indipendente del valore recuperabile dell'avviamento ed hanno effettuato analisi di sensitività sulle assunzioni chiave che potrebbero determinare un effetto significativo sulla stima del valore recuperabile.

Infine, abbiamo esaminato l'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio in relazione all'aspetto chiave.

Misurazione del fair value della partecipazione nella Aireon LLC

Nella voce Partecipazioni in altre imprese è iscritta la partecipazione nella società Aireon LLC per un importo pari a 47 milioni di euro rilevata al *fair value*. Gli amministratori hanno misurato tale partecipazione come strumento finanziario con livello di *fair value* 3, in assenza di un prezzo quotato su un mercato attivo.

Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro, l'analisi delle previsioni dei flussi di cassa futuri elaborati dalla partecipata e la verifica della determinazione dei tassi di crescita di lungo periodo e del tasso di attualizzazione.



I processi e le modalità di rilevazione del *fair value* della partecipazione sono basati su assunzioni a volte complesse che per loro natura implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, con particolare riferimento all'appropriato utilizzo delle previsioni dei flussi di cassa elaborati dalla direzione della partecipata, nonché alla determinazione di un appropriato tasso di attualizzazione applicato alle previsioni dei flussi di cassa futuri.

In considerazione del giudizio richiesto nella stima del valore della partecipazione, riteniamo che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.

L'informativa di bilancio relativa alla valutazione della partecipazione nella Aireon LLC è riportata nella nota illustrativa "5. Uso di stime e giudizi del management connessi anche alla pandemia da COVID-19" e l'informativa relativa alla misurazione del *fair value* della partecipazione è riportata nella nota "9. Partecipazioni in altre imprese".

Nelle nostre verifiche ci siamo anche avvalsi dell'ausilio di nostri esperti in tecniche di valutazione, al fine di verificare la metodologia utilizzata nel processo, l'accuratezza matematica del modello e la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dalla direzione aziendale per la misurazione del *fair value* della partecipazione.

Infine, abbiamo esaminato l'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio in relazione all'aspetto chiave.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Enav S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.



Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.



Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli Azionisti della Enav S.p.A. ci ha conferito in data 29 aprile 2016 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2016 al 31 dicembre 2024.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori della Enav S.p.A. sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - European Single Electronic Format) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio consolidato, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.



Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

Gli amministratori della Enav S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Enav al 31 dicembre 2021, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio consolidato del Gruppo Enav al 31 dicembre 2021 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Enav al 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori della Enav S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Roma, 28 aprile 2022

EY S.p.A.



Riccardo Rossi
(Revisore Legale)



BILANCIO DI ESERCIZIO DI ENAV S.p.A.

AL 31 DICEMBRE 2021

**Bilancio di esercizio di ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2021**

Prospetti contabili di ENAV S.p.A	153
Stato patrimoniale	154
Conto Economico	156
Altre componenti di Conto Economico complessivo	157
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto	158
Rendiconto finanziario	159
Note illustrative di ENAV S.p.A	160
Informazioni generali	161
Forma e contenuto del bilancio	161
Principi contabili	162
Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche adottate dalla Società	178
Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria	181
Informazioni sulle voci di Conto Economico	200
Altre informazioni	209
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto sul bilancio di esercizio	223
Relazione del Collegio Sindacale	224
Relazione della Società di Revisione sul bilancio di esercizio	225



PROSPETTI CONTABILI DI ENAV S.p.A.



Stato patrimoniale

ATTIVO

<i>(valori in euro)</i>	Note	31.12.2021	di cui parti correlate (Nota 30)	31.12.2020	di cui parti correlate (Nota 30)
Attività non correnti					
Attività Materiali	5	897.345.041	0	942.960.978	0
Attività Immateriali	6	64.097.750	0	60.748.641	0
Partecipazioni	7	188.247.822	0	188.247.822	0
Attività finanziarie non correnti	8	9.930.783	9.848.228	0	0
Attività per imposte anticipate	9	17.208.642	0	15.717.632	0
Crediti tributari non correnti	10	74.085	0	23.216.141	0
Crediti Commerciali non correnti	11	687.253.421	0	385.970.716	0
Altre attività non correnti	14	6.312.216	6.312.216	7.751.760	7.751.760
Totale Attività non correnti		1.870.469.760		1.624.613.690	
Attività correnti					
Rimanenze	12	61.509.362	0	61.551.414	0
Crediti commerciali correnti	11	157.524.627	41.387.439	121.727.853	40.310.928
Crediti verso imprese del Gruppo	13	31.503.564	31.503.564	31.236.382	31.236.382
Attività finanziarie correnti	8	1.998.457	1.928.219	11.303.519	11.303.519
Crediti Tributari	10	2.207.449	0	10.740.494	0
Altre attività correnti	14	48.755.849	28.341.979	51.169.602	35.239.207
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	15	195.088.981	30.874.698	292.870.134	224.570
Totale Attività correnti		498.588.289		580.599.398	
Attività destinate alla dismissione	7	0		728.500	
Totale Attivo		2.369.058.049		2.205.941.588	



Stato patrimoniale

PATRIMONIO NETTO E PASSIVO

<i>(valori in euro)</i>	Note	31.12.2021	di cui parti correlate (Nota 30)	31.12.2020	di cui parti correlate (Nota 30)
Patrimonio Netto					
Capitale sociale	16	541.744.385	0	541.744.385	0
Riserve	16	465.447.406	0	462.544.973	0
Utili/(Perdite) portati a nuovo	16	67.410.148	0	26.276.483	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio	16	61.588.435	0	43.342.290	0
Totale Patrimonio Netto		1.136.190.374		1.073.908.131	
Passività non correnti					
Fondi rischi e oneri	17	3.601.072	0	903.000	0
TFR e altri benefici ai dipendenti	18	34.744.400	0	35.921.042	0
Passività per imposte differite	9	3.024.551	0	2.846.491	0
Passività finanziarie non correnti	19	412.513.013	327.417	481.310.978	0
Debiti commerciali non correnti	20	40.989.013	0	8.296.149	0
Altre passività non correnti	21	169.118.227	0	171.395.197	0
Totale Passività non correnti		663.990.276		700.672.857	
Passività correnti					
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	17	10.313.372	0	2.291.532	0
Debiti commerciali correnti	20	97.522.630	13.023.909	137.025.563	15.584.601
Debiti verso imprese del Gruppo	13	88.829.788	88.829.788	71.895.620	71.895.620
Debiti tributari e previdenziali	22	29.877.717	0	18.481.678	0
Passività finanziarie correnti	19	251.069.497	137.213	66.254.489	0
Altre passività correnti	21	91.264.395	43.558.504	135.411.718	91.866.106
Totale Passività correnti		568.877.399		431.360.600	
Totale Passività		1.232.867.675		1.132.033.457	
Totale Patrimonio Netto e Passività		2.369.058.049		2.205.941.588	



Conto Economico

(valori in euro)	Note	2021	di cui parti correlate (Nota 30)	2020	di cui parti correlate (Nota 30)
Ricavi					
Ricavi da attività operativa	23	477.787.034	11.673.451	329.377.507	10.322.170
Balance	23	294.398.448	0	383.378.133	0
<i>Totale ricavi da contratti con i clienti</i>	23	772.185.482		712.755.640	
Altri ricavi operativi	24	53.539.793	42.868.111	48.918.342	39.508.910
Totale ricavi		825.725.275		761.673.982	
Costi					
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	25	(3.650.363)	(1.013.253)	(4.121.412)	(408.015)
Costi per servizi	25	(181.251.568)	(79.778.919)	(169.236.087)	(80.252.761)
Costo del personale	26	(437.114.014)	0	(401.379.952)	0
Costi per godimento beni di terzi	25	(937.330)	(55.110)	(1.056.455)	(23.546)
Altri costi operativi	25	(2.933.658)	(50.445)	(3.944.697)	0
Costi per lavori interni capitalizzati	27	8.854.051	0	9.721.284	0
Totale costi		(617.032.882)		(570.017.319)	
Ammortamenti	5 e 6	(126.856.081)	0	(136.568.534)	0
(Svalutazioni)/Ri pristini per riduzione di valore di crediti	11	(3.583.529)	0	(5.621.994)	0
(Svalutazioni)/Ri pristini per attività materiali e immateriali	5	0	0	(4.179.047)	0
Accantonamenti	17	407.570	0	(666.131)	0
Risultato Operativo		78.660.353		44.620.957	
Proventi e oneri finanziari					
Proventi finanziari	28	11.178.135	208.892	15.028.209	13.397.327
Oneri finanziari	28	(6.667.118)	0	(7.146.376)	0
Utile (perdita) su cambi	28	332.372	0	(450.444)	0
Totale proventi e oneri finanziari		4.843.389		7.431.389	
Risultato prima delle imposte		83.503.742		52.052.346	
Imposte dell'esercizio	29	(21.915.307)	0	(8.710.056)	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio		61.588.435		43.342.290	



Altre componenti di Conto Economico complessivo

<i>(valori in euro)</i>	Note	2021	2020
Utile/(Perdita) dell'esercizio	16	61.588.435	43.342.290
<i>Componenti di conto economico complessivo che saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio:</i>			
- valutazione al fair value degli strumenti finanziari derivati	8 e 16	211.216	(154.172)
- effetto fiscale della valutazione al fair value degli strumenti finanziari derivati	9 e 16	(50.692)	37.001
Totale componenti di conto economico complessivo che saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio		160.524	(117.171)
<i>Componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio:</i>			
- utili/(perdite) attuariali su benefici ai dipendenti	16 e 18	(563.831)	(502.759)
- effetto fiscale degli utili/(perdite) attuariali su benefici ai dipendenti	9 e 16	135.319	120.662
Totale componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio		(428.512)	(382.097)
Totale Utile (Perdita) di Conto Economico complessivo		61.320.447	42.843.022



Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

	Riserve							Utile/(perdita) portati a nuovo	Utile/(perdita) dell'esercizio	Totale Patrimonio netto
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva FTA	Riserve diverse	Riserva per utili/(perdite) attuar. per beneficiari	Riserva Cash Flow Hedge	Totale riserve			
<i>(valori in euro)</i>										
Saldo al 1° gennaio 2020	541.744.385	31.809.804	(3.044.940)	433.732.440	(8.037.206)	2.029.942	456.490.040	33.056.815	111.881.123	1.143.172.363
Destinazione del risultato di esercizio precedente	0	5.594.056	0	0	0	0	5.594.056	106.287.067	(111.881.123)	0
Erogazione di dividendo	0	0	0	0	0	0	0	(113.189.994)	0	(113.189.994)
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie	0	0	0	1.773.331	0	0	1.773.331	0	0	1.773.331
Piano di incentivazione a lungo termine	0	0	0	(813.186)	0	0	(813.186)	122.595	0	(690.591)
Utile/(perdita) complessiva rilevata di cui:										
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio	0	0	0	0	(382.097)	(117.171)	(499.268)	0	0	(499.268)
- utile/(perdita) dell'esercizio	0	0	0	0	0	0	0	0	43.342.290	43.342.290
Saldo al 31 dicembre 2020	541.744.385	37.403.860	(3.044.940)	434.692.585	(8.419.303)	1.912.771	462.544.973	26.276.483	43.342.290	1.073.908.131
Destinazione del risultato di esercizio precedente	0	2.167.114	0	0	0	0	2.167.114	41.175.176	(43.342.290)	0
Erogazione di dividendo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie	0	0	0	1.049.667	0	0	1.049.667	(41.511)	0	1.008.156
Piano di incentivazione a lungo termine	0	0	0	(46.360)	0	0	(46.360)	0	0	(46.360)
Utile/(perdita) complessiva rilevata di cui:										
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio	0	0	0	0	(428.512)	160.524	(267.988)	0	0	(267.988)
- utile/(perdita) dell'esercizio	0	0	0	0	0	0	0	0	61.588.435	61.588.435
Saldo al 31 dicembre 2021	541.744.385	39.570.974	(3.044.940)	435.695.892	(8.847.815)	2.073.295	465.447.406	67.410.148	61.588.435	1.136.190.374



Note illustrative di ENAV S.p.A.



1. Informazioni generali

ENAV S.p.A., società per azioni quotata sul Mercato Telematico Azionario (MTA), nasce nel 2001 dalla trasformazione disposta con legge n. 665/1996 dell'ente pubblico economico denominato Ente Nazionale di Assistenza al Volo che, a sua volta, deriva dall'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (A.A.A.V.T.A.G.).

Dal 26 luglio 2016, le azioni di ENAV sono quotate sul Mercato Telematico Azionario (oggi EXM – Euronext Milan) organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. e, al 31 dicembre 2021, il capitale della Società risulta detenuto per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), per il 46,62% da azionariato istituzionale ed individuale e per lo 0,10% dalla stessa ENAV sotto forma di azioni proprie.

ENAV 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. Tali infrastrutture necessitano di manutenzione continua e di sviluppo costante per garantire sicurezza, puntualità e continuità operativa. Ciò peraltro è indicato chiaramente dalla normativa comunitaria del Cielo Unico Europeo che, da un lato definisce l'assetto del sistema di gestione del traffico aereo e dall'altro stabilisce i target tecnologici, qualitativi, economici ed ambientali a cui tutti i *service provider* devono attenersi.

La Società ha sede legale in Roma, via Salaria n. 716, altre sedi secondarie e presidi operativi su tutto il territorio nazionale.

ENAV detiene significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza al principio IFRS 10 redige il Bilancio consolidato, pubblicato unitamente al presente Bilancio di esercizio.

Il Bilancio di esercizio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 21 aprile 2022 che ne ha approvato la diffusione. Il presente bilancio è assoggettato a revisione legale da parte della società EY S.p.A. ai sensi degli art. 14 e 16 del D.Lgs 39/2010 in virtù dell'incarico di revisione per il novennio 2016-2024 conferito dall'Assemblea del 29 aprile 2016.

2. Forma e contenuto del Bilancio

Il Bilancio di esercizio di ENAV al 31 dicembre 2021 è stato redatto in conformità ai principi contabili internazionali *International Accounting Standards (IAS)* ed *International Financial Reporting Standards (IFRS)* emanati dall'*International Accounting Standards Board (IASB)* ed alle relative interpretazioni (IFRIC e SIC), adottati dall'Unione Europea con il Regolamento Europeo n. 1606/2002 nonché ai sensi del D.Lgs n. 38 del 28 febbraio 2005 che ha disciplinato l'applicazione degli IFRS nell'ambito del corpo legislativo italiano.

Per IFRS si intendono tutti gli *International Financial Reporting Standards*, tutti gli *International Accounting Standards (IAS)*, tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC)*, precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee (SIC)* adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti Europei pubblicati sino al 21 aprile 2022, data in cui il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato il Bilancio di esercizio.

I principi contabili nel seguito descritti riflettono la piena operatività di ENAV nel prevedibile futuro essendo applicati nel presupposto della continuità aziendale e sono conformi a quelli applicati nella redazione del bilancio separato del precedente esercizio.

Il Bilancio di esercizio è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società. Tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse sono espressi in migliaia di euro, salvo dove diversamente indicato.



Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 *Presentazione del bilancio* e in conformità a quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 in merito all'evidenza dell'ammontare delle posizioni o transazioni con parti correlate negli schemi di bilancio e, ove esistenti, alla rappresentazione nel prospetto di conto economico dei proventi e oneri derivanti da operazioni significative non ricorrenti ovvero da fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività. Nel corso dell'esercizio 2021 non sono state effettuate operazioni atipiche e rilevanti tali da richiederne la separata esposizione. Gli schemi di bilancio utilizzati sono i seguenti:

- *prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria* predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio corrente e non corrente, con specifica separazione, qualora presenti, delle attività classificate come possedute per la vendita e delle passività incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita o per la distribuzione ai soci. Le attività correnti, che includono le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti, sono quelle destinate a essere realizzate, cedute o consumate nel normale ciclo operativo della società o nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio. Le passività correnti sono quelle per le quali è prevista l'estinzione nel normale ciclo operativo della società o nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio;
- *prospetto di conto economico* predisposto classificando i costi operativi per natura;
- *prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo* che comprende, oltre al risultato di esercizio risultante dal conto economico, le altre variazioni delle voci del patrimonio netto distinte nelle componenti che saranno successivamente riclassificate a conto economico da quelle che invece non lo saranno;
- *prospetto delle variazioni del patrimonio netto*;
- *rendiconto finanziario* predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto e mediante la presentazione dei flussi finanziari netti generati dall'attività di esercizio, di investimento e di finanziamento.

La Società ha inoltre applicato la nuova definizione di rilevanza introdotta con le modifiche allo IAS 1 e allo IAS 8 in cui si afferma che un'informazione è rilevante se è ragionevole presumere che la sua omissione, errata indicazione od occultamento potrebbe influenzare le decisioni che gli utilizzatori principali dei bilanci redatti per scopi di carattere generale prendono sulla base di tali bilanci, che forniscono informazioni finanziarie circa la specifica entità che redige il bilancio. La rilevanza dipende dalla natura o dall'entità dell'informazione, o da entrambe. La Società valuta se l'informazione, singolarmente o in combinazione con altre informazioni, è rilevante nel contesto del bilancio, considerato nel suo insieme.

Il bilancio di esercizio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico con l'eccezione delle voci di bilancio in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Ciascuna voce dei prospetti contabili è posta a confronto con il corrispondente valore del precedente esercizio.

3. Principi contabili

Nel seguito sono riportati i principi contabili ed i criteri di valutazione applicati per la redazione del bilancio di esercizio.



Attività materiali

Le Attività materiali sono iscritte al costo, al netto degli ammortamenti e delle eventuali perdite di valore. Il costo include gli oneri accessori direttamente imputabili e necessari alla messa in funzione del bene per l'uso per cui è stato acquisito. In occasione di revisioni o manutenzioni importanti, il costo è incluso nel valore contabile dell'impianto o del macchinario, laddove sia soddisfatto il criterio per la rilevazione. Tutti gli altri costi di riparazione e manutenzione sono rilevati nel conto economico quando sostenuti. In ogni caso i costi sostenuti successivamente all'acquisto sono rilevati ad incremento del valore contabile dell'elemento cui si riferiscono, qualora sia probabile che i futuri benefici associati al costo affluiscono alla Società ed il costo dell'elemento possa essere determinato attendibilmente.

L'ammortamento è calcolato in quote costanti, dal momento in cui il cespite è disponibile e pronto all'uso, in funzione della vita utile stimata oggetto di riesame con periodicità annuale. Eventuali cambiamenti di vita utile, se necessari, saranno apportati con applicazione prospettica. L'ammortamento tiene conto dell'eventuale valore residuo dei cespiti. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi separatamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del *component approach*.

La vita utile stimata delle principali classi di attività materiali è la seguente:

Tipologia	Descrizione	vita utile (anni)
Fabbricati	Fabbricati	25
	Manutenzione straordinaria fabbricati	25
	Costruzioni leggere	10
Impianti e macchinari	Impianti radiofonici	10
	Impianti di registrazione	7
	Impianti di sincronizzazione e centri di controllo	10
	Centrali manuali ed elettromeccaniche	7
	Centrali ed impianti elettrici	10
	Ponti radio, apparecchiature A.F. e amplificazione	10
	Impianti di alimentazione	11
	Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	10
Attrezzature industriali e commerciali	Attrezzatura varia e minuta	7
	Macchine elettroniche e sistemi telefonici	7
Altri beni	Mobili e macchine ordinarie di ufficio	10
	Apparecchiature per elaborazione dati compresi i computer	5
	Autovetture, motocicli e simili	4
	Velivoli aziendali	15
	Equipaggiamento dei velivoli e sistemi di radiomisure	10

Il valore contabile delle attività materiali è sottoposto a verifica, per rilevarne eventuali perdite di valore, qualora eventi o cambiamenti di situazione indichino che il valore di carico non possa essere recuperato. Se esiste un'indicazione di questo tipo e, nel caso in cui il valore di carico ecceda il valore recuperabile, le attività sono svalutate ed iscritte al loro valore recuperabile. Il valore recuperabile delle attività materiali è rappresentato dal maggiore tra il *fair value* al netto dei costi di vendita e il valore d'uso.

Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione all'unità generatrice di flussi finanziari cui tale attività appartiene. Le perdite di valore sono



contabilizzate nel conto economico nella voce svalutazioni e perdite di valore. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e se fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione e il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione. La valutazione viene effettuata considerando i principi definiti nell'IFRS 15.

Tra le attività materiali sono altresì iscritti i diritti d'uso ("*right of use*"), in conformità al principio IFRS 16, connessi a contratti di *lease* pluriennale, qualora ricorra la condizione del controllo esclusivo del bene oggetto di *lease* e la fruizione sostanziale di tutti i benefici economici derivanti dall'attività lungo il periodo di utilizzo. Il *right of use* viene iscritto ad un valore equivalente alla somma del valore attuale dei flussi di cassa in uscita, previsti contrattualmente, utilizzando quale fattore di attualizzazione il tasso previsto nell'accordo o il tasso di finanziamento marginale.

Il *right of use* viene ammortizzato tenendo in considerazione il periodo non cancellabile dell'accordo che normalmente coincide con la durata dello stesso.

Con riferimento ai contratti di noleggio pluriennale di autovetture, si procede con la separazione del contratto tra la componente *lease*, ovvero il corrispettivo di noleggio, e *non lease*, relativa ai servizi di manutenzione. La componente *lease* è inclusa nell'ambito del *right of use* mentre la componente *non lease* viene imputata a conto economico.

Attività immateriali

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e prive di consistenza fisica, controllabili e atte a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto o di produzione, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione necessari a rendere le attività disponibili per l'uso, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Le attività immateriali prodotte internamente non sono capitalizzate e si rilevano nel conto economico dell'esercizio in cui sono state sostenute.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa.

La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.

Le attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate a quote costanti lungo la loro vita utile stimata e sottoposte a test di recuperabilità (*impairment test*) qualora vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore. La vita utile residua viene riesaminata alla fine di ciascun esercizio o più frequentemente se necessario. Le variazioni della vita utile attesa o delle modalità con cui i futuri benefici economici legati all'attività immateriale sono conseguiti dalla Società vengono rilevate modificando il periodo e/o il metodo di ammortamento e trattate come modifiche delle stime contabili.

Gli utili o le perdite derivanti dall'alienazione di un bene immateriale sono misurati come la differenza fra il ricavo netto di vendita e il valore contabile del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione. La valutazione viene effettuata considerando i principi definiti nell'IFRS 15.

Le attività immateriali con vita utile indefinita non sono assoggettate ad ammortamento sistematico bensì ad una valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*impairment test*). L'eventuale cambiamento da vita utile indefinita a vita utile definita viene applicato su base prospettica.



Nel Bilancio di esercizio della Società non sono iscritte attività immateriali a vita utile indefinita.

In particolare, sono identificabili quali attività immateriali, i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno rappresentate da licenze e software ed altre attività immateriali con una vita utile stimata di tre anni.

Rimanenze

Le rimanenze, rappresentate essenzialmente da parti di ricambio relative agli impianti ed apparecchiature per il controllo del traffico aereo, sono iscritte al minore tra il costo ed il valore netto di realizzo. Il costo è determinato in base alla formula del costo medio ponderato, che include gli oneri accessori di competenza. Tali rimanenze, se non più utilizzabili in quanto obsolete, vengono svalutate tramite stanziamento nell'apposito fondo svalutazione magazzino a rettifica diretta del valore dell'attivo.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato in presenza di eventuali perdite di valore che sono imputate a conto economico. Qualora vengano meno le cause che hanno determinato la svalutazione, si procederà al ripristino del valore fino alla concorrenza della svalutazione operata. Tale ripristino di valore viene iscritto a conto economico.

Per società controllate si intendono tutte le società in cui ENAV ha il potere di determinare, direttamente o indirettamente, le politiche finanziarie e operative (attività rilevanti) al fine di ottenere i benefici derivanti dalla loro attività (rendimenti variabili) avendo la capacità di esercitare il proprio potere sulle stesse per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Le partecipazioni in altre imprese sono valutate al costo rettificato per perdite di valore in quanto il relativo *fair value* non è determinabile in modo attendibile.

Attività finanziarie

Al momento della rilevazione iniziale, le attività finanziarie sono classificate in base alle successive modalità di misurazione, cioè: al *costo ammortizzato*, al *fair value* con imputazione nel conto economico complessivo (OCI) e al *fair value* con imputazione nel conto economico. La classificazione delle attività finanziarie al momento della rilevazione iniziale dipende dalle caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie e dal modello di business che la Società adotta per la loro gestione. Ad eccezione dei crediti commerciali che non contengono una componente di finanziamento significativa, la Società inizialmente valuta un'attività finanziaria al suo *fair value* incrementato dai costi di transazione, nel caso di un'attività finanziaria non al *fair value* rilevata nel conto economico. I crediti commerciali che non contengono una componente di finanziamento significativa o per i quali la Società ha applicato l'espedito pratico sono valutati al prezzo dell'operazione determinato secondo l'IFRS 15.

Affinché un'attività finanziaria possa essere classificata e valutata al *costo ammortizzato* o al *fair value* rilevato in OCI, deve generare flussi finanziari che dipendono solamente dal capitale e dagli interessi sull'importo del capitale da restituire (cosiddetto *Solely Payments of Principal and Interest - SPPI*). Questa valutazione è indicata come test SPPI e viene eseguita a livello di strumento.

Il modello di business della Società per la gestione delle attività finanziarie riguarda il modo in cui vengono gestite le attività finanziarie al fine di generare flussi finanziari. Il modello aziendale determina se i flussi finanziari deriveranno dalla raccolta di flussi finanziari contrattuali, dalla vendita delle attività finanziarie o da entrambi. ENAV detiene le proprie attività finanziarie fino a scadenza.



Ai fini della valutazione successiva, le attività finanziarie possono essere classificate in tre categorie in accordo con IFRS 9: i) Attività finanziarie al costo ammortizzato (strumenti di debito); ii) Attività finanziarie al *fair value* rilevato nel conto economico complessivo con riclassifica degli utili e perdite cumulate (strumenti di debito); iii) Attività finanziarie al *fair value* rilevato a conto economico. La Società detiene principalmente attività finanziarie valutate al costo ammortizzato, applicato se i seguenti requisiti sono soddisfatti:

- l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di business il cui obiettivo è il possesso di attività finanziarie finalizzato alla raccolta dei flussi finanziari contrattuali e
- i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date, flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Le attività finanziarie al costo ammortizzato sono successivamente valutate utilizzando il criterio dell'interesse effettivo e sono soggette ad *impairment*. Gli utili e le perdite vengono rilevate a conto economico quando l'attività è eliminata, modificata o rivalutata. Nell'ambito del bilancio di esercizio rientrano, nella categoria attività finanziarie al costo ammortizzato, le attività finanziarie correnti e non, i crediti commerciali correnti e non e le altre attività correnti e non.

Con riferimento ai crediti commerciali e le altre attività correnti che non rientrino nei normali termini commerciali e non siano produttivi di interessi, viene applicato un processo di attualizzazione analitico fondato su assunzioni e stime. I crediti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati. I crediti commerciali e gli altri crediti sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza superiore ai dodici mesi rispetto alla data del bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.

Il valore contabile delle attività finanziarie al costo ammortizzato, non valutate al *fair value* con contropartita conto economico, viene ridotto attraverso il nuovo modello di svalutazione dei crediti basato sulla stima delle perdite attese (*expected credit losses*) introdotto dal principio IFRS 9. Tale modello presuppone una valutazione delle perdite attese fondata sulla stima della probabilità di default, sulla perdita in caso di insolvenza e sull'esposizione finanziaria. Tali elementi valutativi sono misurati mediante l'utilizzo di dati storici, elementi forward-looking ed informazioni reperibili da info providers.

Per talune categorie di attività finanziarie quali, i crediti commerciali e i *contract assets*, la Società adotta l'approccio semplificato al nuovo modello di *impairment*. Tale modello semplificato è fondato sulla gestione a portafoglio delle posizioni creditorie e sulla suddivisione dei crediti in specifici cluster che tengano conto della peculiarità del business, dello status operativo del cliente, della fascia di scaduto e dello specifico contesto normativo di riferimento.

Qualora l'entità di una perdita attesa rilevata in passato si riduce e la diminuzione può essere collegata a un evento verificatosi successivamente alla rilevazione della perdita di valore, essa viene riversata a conto economico.

Le attività finanziarie sono rimosse dallo stato patrimoniale quando il diritto di ricevere i flussi di cassa dello strumento si è estinto, ovvero sono stati sostanzialmente trasferiti tutti i rischi e benefici relativi allo strumento stesso.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti includono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine non eccedenti i tre mesi e prontamente convertibili in cassa. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti della situazione patrimoniale finanziaria.



Strumenti finanziari derivati

Un derivato è uno strumento finanziario o un altro contratto che presenta le seguenti caratteristiche:

- il valore cambia in relazione alle variazioni di un parametro definito *underlying*, quale tasso di interesse, prezzo di un titolo o di una merce, tasso di cambio in valuta estera, indice di prezzi o tassi, rating di un credito o altra variabile;
- l'investimento netto iniziale è pari a zero, o minore di quello che sarebbe richiesto per contratti con una risposta simile ai cambiamenti delle condizioni di mercato;
- verrà regolato ad una data futura.

Gli strumenti finanziari derivati stipulati da ENAV sono rappresentati da contratti a termine in valuta con finalità di copertura del rischio di cambio. All'avvio di un'operazione di copertura, la Società designa e documenta formalmente il rapporto di copertura, cui intende applicare l'hedge accounting, i propri obiettivi nella gestione del rischio e la strategia perseguita, coerentemente con IFRS 9.

La documentazione predisposta, in conformità al principio IFRS 9, include l'identificazione dello strumento di copertura, dell'elemento coperto, della natura del rischio e delle modalità con cui la Società valuta se la relazione di copertura soddisfa i requisiti di efficacia della copertura stessa. La relazione di copertura soddisfa i criteri di ammissibilità per la contabilizzazione delle operazioni di copertura, se sono presenti tutti i seguenti requisiti di efficacia della copertura:

- vi è un rapporto economico tra l'elemento coperto e lo strumento di copertura;
- l'effetto del rischio di credito non prevale sulle variazioni di valore risultanti dal suddetto rapporto economico;
- il rapporto della relazione di copertura è lo stesso di quello risultante dalla quantità dell'elemento coperto che la Società effettivamente copre e dalla quantità dello strumento di copertura che la Società utilizza effettivamente per coprire tale quantità di elemento coperto.

Alla data di stipula del contratto gli strumenti finanziari derivati sono rilevati al fair value sia in sede di prima iscrizione che a ciascuna valutazione successiva. I derivati sono contabilizzati come attività finanziarie quando il *fair value* è positivo e come passività finanziarie quando il *fair value* è negativo. Tali strumenti derivati sono classificati come correnti o non correnti in base alla loro data di scadenza e all'intenzione della Società di continuare a detenere o meno tali strumenti fino alla scadenza.

Rispettati i requisiti sopra riportati, con l'intento di coprire la Società dall'esposizione al rischio di variazioni dei flussi di cassa attesi associati ad un'attività, una passività o una transazione altamente probabile, si applica il trattamento contabile del *cash flow hedge* e pertanto la porzione di utile o perdita sullo strumento coperto, relativa alla parte di copertura efficace, è rilevata nelle altre componenti di conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto definita riserva di *cash flow hedge*, mentre la parte non efficace è rilevata direttamente nel conto economico dell'esercizio nell'ambito degli altri ricavi e proventi o degli altri costi operativi.

Gli importi riconosciuti nelle altre componenti di conto economico complessivo, sono successivamente riversati nel conto economico nel momento in cui l'operazione oggetto di copertura influenza il conto economico, per esempio se si verifica una vendita o vi è una svalutazione.

Qualora lo strumento di copertura sia ceduto, giunga a scadenza, annullato o esercitato senza sostituzione, o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di *riserva di cash flow hedge* ad esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante.

Quando una transazione prevista non è più ritenuta probabile, gli utili o perdite rilevati a patrimonio netto sono rilasciati immediatamente a conto economico.



Con riferimento alla determinazione del *fair value*, ENAV opera in conformità ai requisiti definiti dall'IFRS 13 ogni qualvolta tale misurazione sia richiesta dai principi contabili internazionali, quale criterio di rilevazione e/o valutazione ovvero quale informativa integrativa in relazione a specifiche attività e passività. Il *fair value* esprime il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività nell'ambito di una transazione ordinaria posta in essere tra operatori di mercato, alla data di valutazione (c.d. *exit price*). Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura dell'esercizio.

Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria. Le attività e passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

Livello 1: *fair value* determinato con riferimento a prezzi quotati (non modificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici cui la Società può accedere alla data di valutazione;

Livello 2: *fair value* determinato sulla base di input diversi dai prezzi quotati di cui al livello 1, basandosi su variabili osservabili direttamente o indirettamente su mercati attivi;

Livello 3: *fair value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili non osservabili.

Per le attività e passività misurate al *fair value* su base ricorrente, la Società determina se si sia verificato un trasferimento tra i livelli gerarchici sopra indicati, individuando a ogni chiusura contabile il livello in cui è classificato l'input significativo di più basso livello di gerarchia utilizzato per la valutazione.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie sono classificate, al momento dell'iscrizione iniziale, tra le passività finanziarie al *fair value* rilevato a conto economico, tra i mutui e finanziamenti, tra i derivati designati come strumenti di copertura. Tutte le passività finanziarie sono rilevate inizialmente al *fair value* cui si aggiungono, nel caso di mutui, finanziamenti e debiti, i costi di transazione ad essi direttamente attribuibili. Le passività finanziarie della Società comprendono debiti commerciali e altre passività, mutui e finanziamenti.

La modalità di valutazione successiva delle passività finanziarie dipende dalla loro classificazione. In particolare, le passività finanziarie al *fair value* con variazioni rilevate a conto economico, riguardano le passività detenute per la negoziazione e sono riferite a quelle passività assunte con l'intento di estinguerle o trasferirle nel breve termine.

Le passività finanziarie riferite ai finanziamenti, categoria maggiormente rappresentativa delle passività finanziarie detenute dalla Società, sono valutate con il criterio del costo ammortizzato al tasso di interesse effettivo. Gli utili e le perdite sono contabilizzati nel conto economico quando la passività è estinta ed anche mediante il processo di ammortamento. Il costo ammortizzato è calcolato rilevando lo sconto o il premio sull'acquisizione e gli onorari o costi che fanno parte integrante del tasso di interesse effettivo. L'ammortamento al tasso di interesse effettivo è compreso tra gli oneri finanziari nel prospetto dell'utile/(perdita).

I debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati tra le passività finanziarie correnti, salvo quelle che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data del bilancio, classificate tra le passività non correnti. Le passività finanziarie sono eliminate quando sono estinte, ovvero quando l'obbligazione specificata nel contratto è adempiuta.

Tra le passività finanziarie, correnti e non, risultano altresì iscritte, a seguito dell'introduzione di IFRS 16, anche le passività finanziarie rappresentative del valore attuale dei canoni da riconoscere contrattualmente



al locatore nell'ambito di accordi di *lease* pluriennali, per i quali ricorrono i presupposti per l'iscrizione del right of use tra le attività materiali.

Benefici ai dipendenti

I benefici ai dipendenti sono tutti i tipi di remunerazione erogata dalla Società in cambio dell'attività lavorativa svolta dai dipendenti.

I benefici a breve termine per i dipendenti sono rappresentati da salari, stipendi, oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data di chiusura del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

I benefici successivi alla fine del rapporto di lavoro si suddividono in due fattispecie: piani a benefici definiti e piani a contribuzione definita. I piani a benefici definiti sono quei programmi che prevedono che il datore di lavoro si impegni a versare contributi necessari e sufficienti a garantire una prefissata prestazione previdenziale futura al dipendente, con assunzione di un rischio attuariale in capo al datore di lavoro. Poiché nei piani a benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, i relativi effetti economici e patrimoniali sono rilevati in base a calcoli attuariali conformemente allo IAS 19. I piani a contribuzione definita sono quei programmi che prevedono che il datore di lavoro versi dei contributi prefissati ad un fondo. L'obbligazione del datore di lavoro si estingue quindi con il versamento dei contributi al fondo ed il rischio attuariale ricade sul dipendente. Nei piani a contribuzione definita, gli oneri contributivi sono imputati a conto economico quando essi sono sostenuti in base al relativo valore nominale.

Nei piani a benefici definiti rientra il Trattamento di Fine Rapporto (TFR) dovuto ai dipendenti ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile, maturato fino al 31 dicembre 2006 in quanto le quote maturate con decorrenza 1° gennaio 2007, in conformità alla Legge 296 del 27 dicembre 2006, sulla base delle scelte implicite ed esplicite operate dai lavoratori, sono state destinate ai fondi di previdenza complementare oppure al fondo di tesoreria istituito presso l'Inps. La passività è proiettata al futuro con il metodo della proiezione unitaria (*Projected Unit Credit Method*) per calcolare il probabile ammontare da pagare al momento della risoluzione del rapporto di lavoro, ed è poi attualizzata per tener conto del tempo che trascorrerà prima dell'effettivo pagamento. La valutazione della passività iscritta in bilancio è basata sulle conclusioni raggiunte da attuari esterni a ENAV. Il calcolo tiene conto del TFR maturato per prestazioni di lavoro già effettuate ed è basato su ipotesi attuariali che riguardano principalmente: le basi demografiche (quali la rotazione e la mortalità dei dipendenti) e finanziarie (quali il tasso di inflazione ed il tasso di attualizzazione con una scadenza coerente con quella attesa dell'obbligazione). Il valore della passività iscritta in bilancio risulta, pertanto, allineata a quella risultante dalla valutazione attuariale e gli utili e le perdite attuariali emergenti dal calcolo vengono imputati direttamente a patrimonio netto nel prospetto afferente le altre componenti di Conto Economico complessivo, nel periodo in cui emergono, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

Nei piani a contribuzione definita rientra il Trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile, limitatamente alle quote di TFR maturate a partire dal 1° gennaio 2007 e versate obbligatoriamente ad un Fondo di previdenza complementare, ovvero nell'apposito Fondo di Tesoreria istituito presso l'INPS. Tali piani sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi a carico di ENAV che versa i contributi imputandoli a conto economico quando sono sostenuti e in base al relativo valore nominale.



I benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro sono rilevati come passività quando la Società decide di concludere il rapporto di lavoro con un dipendente o un gruppo di dipendenti prima della normale data di pensionamento, ovvero nei casi in cui il dipendente o un gruppo di dipendenti decida di accettare un'offerta di benefici in cambio della cessazione del rapporto di lavoro. I benefici dovuti per la cessazione del rapporto di lavoro sono rilevati immediatamente nel costo del lavoro.

Piano di incentivazione azionaria a lungo termine

Il piano di incentivazione azionaria a lungo termine rappresenta, in conformità all'IFRS 2, una componente retributiva dei beneficiari che avviene mediante la corresponsione di strumenti rappresentativi di capitale (c.d. *equity-settled share-based payment transaction*). Per tale piano il costo è rappresentato dal *fair value* di tali strumenti determinato alla data di assegnazione (*grant date*), ed è rilevato tra il *Costo del personale* lungo il periodo intercorrente tra la data di assegnazione e quella di maturazione, con contropartita una riserva di Patrimonio netto denominata Riserva stock grant. L'ammontare complessivo stimato viene ripartito su tutto il *vesting period* e periodicamente viene rilevato il costo del personale ed il corrispondente incremento di patrimonio netto per una quota dell'ammontare stimato.

L'importo stimato del costo deve essere rivisto durante il *vesting period* se successive informazioni indicheranno che il numero di strumenti che matureranno alla fine del periodo di vesting sarà differente rispetto a quanto originariamente stimato. La variazione di stima sarà eventualmente iscritta a rettifica della voce Riserva stock grant con contropartita costo del personale.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite ed oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali, tuttavia, sono indeterminati l'ammontare o la data di accadimento. L'iscrizione viene effettuata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) risultante da un evento passato, quando è probabile un'uscita di risorse per far fronte a tale obbligazione e quando è possibile effettuare una stima affidabile del suo ammontare.

Quando l'effetto finanziario associato al tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto al lordo delle imposte che riflette, ove adeguato, la valutazione corrente del mercato del costo del denaro in relazione al tempo e, se applicabile, ai rischi specifici attribuibili all'obbligazione. Quando l'accantonamento a fondo rischi e oneri viene attualizzato, l'adeguamento periodico del valore attuale associato al fattore temporale viene riflesso nel conto economico come onere finanziario. Laddove si supponga che tutte le spese, o una parte di esse, richieste per estinguere un'obbligazione vengano rimborsate da terzi, tale indennizzo, se virtualmente certo, è rilevato come attività distinta.

Le variazioni di stima degli accantonamenti ai fondi sono riflesse nel conto economico dell'esercizio in cui avviene la variazione e portate ad incremento delle passività. Le variazioni di stima in diminuzione sono rilevate in contropartita della passività fino a concorrenza del suo valore contabile e, per la parte eccedente, a conto economico nella stessa voce a cui fanno riferimento.

Gli importi iscritti nei fondi rischi e oneri sono distinti tra quota corrente e non corrente sulla base della previsione di pagamento/estinzione delle passività.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile, sono riportati come informativa e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.



Ricavi da contratti con i clienti

I ricavi sono iscritti al corrispettivo ricevuto o ricevibile al netto di sconti ed abbuoni e sono rilevati quando l'entità soddisfa una obbligazione di fare trasferendo un bene o un servizio a un cliente. Il trasferimento avviene quando il cliente ottiene il controllo del bene o servizio e cioè quando ha la capacità di indirizzarne l'uso ed ottenerne sostanzialmente tutti i benefici. Il controllo può essere trasferito in un certo momento (at point in time) oppure nel corso del tempo (over time) mediante opportune tecniche di misurazione degli avanzamenti (metodi output e/o input).

Nell'ambito del *transaction price* vengono altresì fattorizzate (in base al metodo del valore atteso e/o dell'importo più probabile), anche elementi variabili del corrispettivo qualora sia altamente probabile che non vi sarà un significativo reversal in futuro. Le transazioni sono altresì rettificata per tenere in considerazione il valore temporale del denaro.

I ricavi da contratti con i clienti sono di seguito riepilogati rispetto alla relativa disaggregazione per natura:

- *mercato regolamentato*: due distinte obbligazioni di fare adempite *over time* nell'ambito degli stream di rotta e di terminale. Gli avanzamenti sono misurati con il metodo dell'output in base alle unità di servizio assistite erogate nei servizi di rotta e di terminale ed il balance rappresenta la *variable consideration*, fattorizzata nel *transaction price* di ciascuna obbligazione di fare, ascrivibile ai servizi erogati nell'ambito degli stream di rotta e di terminale, e permette di misurare l'effettivo valore della performance erogata a beneficio del cliente ed opportunamente rettificata per tenere in considerazione il valore temporale del denaro;
- *mercato non regolamentato*: i ricavi sono disaggregati per tipologia di transazione, quali radiomisure, consulenza aeronautica, servizi tecnici e di ingegneria, formazione ed altri ricavi. I servizi rilevati con modalità *over time* sono circoscritti, prevalentemente, ai servizi erogati in ambito consulenza aeronautica.

Balance – Ricavi da contratti con i clienti

A livello internazionale gli Stati che aderiscono ad Eurocontrol hanno utilizzato fino al 31 dicembre 2011 un sistema di tariffazione per la rotta cosiddetta a *cost recovery*. Tale sistema si basava sul criterio che l'ammontare dei ricavi fosse commisurato al valore dei costi sostenuti per i servizi di controllo della navigazione aerea di rotta. In virtù di tale principio la tariffa si attestava a quel valore che consentisse di conseguire, in via previsionale, l'obiettivo del pareggio economico. A fine esercizio, qualora i ricavi fossero stati superiori ai costi si sarebbe generato un *balance negativo (over recovery)* che avrebbe dato luogo alla rettifica a conto economico dei maggiori ricavi ed all'iscrizione di un debito per balance. Qualora invece i ricavi fossero risultati inferiori ai costi sostenuti, si sarebbe rilevato a conto economico un maggior ricavo e si sarebbe iscritto un credito per *balance positivo (under recovery)*. In osservanza del principio del *cost recovery*, il Balance rappresentava quindi il risultato del meccanismo di correzione utilizzato al fine di adeguare l'ammontare dei ricavi all'effettiva entità dei costi sostenuti e tariffabili. Gli effetti di tale meccanismo venivano inclusi ai fini tariffari a partire dal secondo esercizio successivo a quello di riferimento ed imputato a conto economico con il segno opposto rispetto a quello di rilevazione.

Tale meccanismo del *cost recovery*, con decorrenza 1° gennaio 2015, si applica esclusivamente alla tariffa di terminale di terza fascia.

A decorrere dall'esercizio 2012, ed a seguito dell'entrata in vigore del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea in rotta, in accordo alla normativa comunitaria sul Cielo Unico Europeo, è stato introdotto un nuovo sistema gestionale basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed



economiche, con il conseguente abbandono del sistema del *cost recovery*. Lo strumento per l'attuazione dello schema di prestazioni è il Piano di Performance Nazionale in cui vengono delineate le azioni e gli obiettivi da raggiungere nel periodo di riferimento. Tali obiettivi di efficienza prevedono l'introduzione di elementi di rischio a carico dei *provider*, e quindi di ENAV, sia sul traffico che sui costi. A seguito del diffondersi della pandemia da COVID-19 e dei connessi riflessi nel settore del trasporto aereo, la Commissione Europea ha adottato mediante il Regolamento UE 2020/1627 del 3 novembre 2020 alcune misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (anni 2020 – 2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione nel Cielo Unico Europeo introducendo alcune norme che derogano in parte il Regolamento UE 2019/317 riferito a tale periodo. Successivamente la Commissione Europea ha emesso la Decision 2021/891 in cui ha fissato gli obiettivi prestazionali per il terzo periodo regolatorio e identificato come parametro di riferimento l'indicatore di performance *Determined Unit Cost* (DUC) definito come rapporto fra costi determinati e il traffico espresso in termini di unità di servizio. Ai sensi di tale regolamento è stato presentato, da ultimo nel mese di novembre 2021, il piano delle performance aggiornato con le previsioni di traffico aereo da ultime emesse da Eurocontrol, piano utilizzato ai fini della determinazione dei balance dell'anno. I balance riferiti alla perdita di traffico nel biennio 2020-2021, vengono ripartiti in via eccezionale su un periodo di cinque anni estendibile a sette anni, con decorrenza dal 2023. Sebbene tale Regolamento sia riferito ai ricavi di rotta, ENAV ne ha esteso l'applicazione anche ai ricavi di terminale complessivamente per le due fasce di tariffazione (fascia 1 e fascia 2), soggette alla stessa regolamentazione tariffaria. L'adeguamento dei ricavi di rotta e di terminale verrà imputato nella voce *Balance dell'anno*.

Le componenti di credito e debito per balance, sia di natura corrente che non, risultano classificate nell'ambito dei crediti commerciali correnti e non, alla stregua di *contract asset/liabilities* coerenti con IFRS 15. L'ammontare di credito/debito per balance risulta separatamente identificabile nell'ambito delle note illustrative.

La voce *Balance dell'anno*, sia con riferimento ai servizi di terminale che ai servizi di rotta, consente di rappresentare l'entità dei ricavi in corrispondenza della performance effettivamente eseguita nel periodo di riferimento che, per effetto degli specifici meccanismi di ambito tariffario, potrà solamente essere regolata in seguito. In altri termini, le rettifiche o le integrazioni ai ricavi consentono di iscrivere nel periodo di riferimento i ricavi in misura pari al diritto al corrispettivo maturato per effetto della performance eseguita. La voce *Balance dell'anno* sarà imputata in tariffa sulla base delle indicazioni della Commissione Europea mentre, nell'esercizio in chiusura, viene riversato a conto economico il credito/debito per Balance rilevato attraverso la voce *Utilizzo Balance* ed incluso nella tariffa dell'anno.

Tenuto conto che il recupero dei balance attivi e passivi è differito nel tempo ed avviene sulla base dei piani di recupero definiti in ambito tariffario, in accordo con il principio IFRS 15, ENAV procede alla misurazione di detti ricavi tenendo conto dell'effetto finanziario, con rilevazione iniziale al loro valore attuale e rilevazione successiva dei proventi/oneri finanziari maturati fino alla data di imputazione in tariffa.

Se i piani di recupero dei balance in tariffa vengono modificati, ENAV provvede a rettificare il valore relativo al credito/debito per Balance al fine di riflettere i flussi finanziari stimati effettivi e rideterminati. Si procede, quindi, al ricalcolo del valore contabile determinando il valore attuale dei flussi finanziari futuri rideterminati applicando il tasso di interesse originario; la differenza che si genera, oltre a rettificare il valore del debito/credito per Balance, viene rilevata a conto economico tra le componenti di natura finanziaria. La modifica nei piani di recupero del Balance, trattandosi di una revisione di stime in seguito all'ottenimento di nuove e ulteriori informazioni, non comporta la rideterminazione dei saldi relativi ai bilanci precedenti ma un'applicazione prospettica delle modifiche.



Il Balance include anche una componente finanziaria significativa, avente un orizzonte temporale maggiore di 12 mesi. Per tale ragione ENAV rettifica il prezzo dell'operazione per tenere conto del valore temporale del denaro. I crediti e debiti per balance, limitatamente alle componenti iscritte nell'esercizio, rappresentano una *variable consideration*, ovvero *contract asset/liabilities*, che saranno riversate nella tariffa futura. I crediti e debiti per balance, imputati nella tariffa dell'esercizio, rappresentano gli assorbimenti in sede di fatturazione dei predetti *contract asset/liabilities*. Tali *contract asset/liabilities*, sono classificati nell'ambito dei crediti/debiti commerciali, correnti e non, e separatamente identificabili nell'ambito delle note illustrative.

Contributi

I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con ragionevole certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

I contributi pubblici in conto impianti sono rilevati in presenza di una delibera formale di attribuzione da parte del soggetto erogante e solo se vi è, in base alle informazioni disponibili alla data di chiusura dell'esercizio, la ragionevole certezza che il progetto oggetto di agevolazione venga effettivamente realizzato e che i contributi stessi saranno ricevuti. I contributi pubblici in conto impianti vengono registrati in un'apposita voce del passivo corrente e non corrente, a seconda delle previste tempistiche di riversamento, ed imputati a conto economico come provento in quote costanti determinate con riferimento alla vita utile del bene cui il contributo è direttamente riferibile, garantendo in questo modo una correlazione con gli ammortamenti relativi ai medesimi beni.

Dividendi

I dividendi ricevuti da società partecipate sono riconosciuti a conto economico nel momento in cui è stabilito il diritto incondizionato degli Azionisti a riceverne il pagamento che normalmente corrisponde con la delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

Costi

I costi sono iscritti quando riguardano beni e servizi venduti o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica ovvero quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.

I costi sono iscritti a conto economico contestualmente al decremento dei benefici economici associati alla riduzione di un'attività o all'incremento di passività qualora tale decremento possa essere determinato e misurato in modo attendibile.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e gli oneri finanziari sono rilevati per competenza sulla base degli interessi maturati sul valore netto delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo e, laddove previsto, il tasso di interesse legale. Il tasso di interesse effettivo è il tasso che attualizza esattamente i pagamenti o incassi futuri stimati lungo la vita attesa dello strumento finanziario, od ove opportuno un periodo più breve, al valore contabile netto dell'attività o della passività. Gli interessi attivi sono rilevati nella misura in cui è probabile che i benefici economici affluiranno alla Società ed il loro ammontare possa essere attendibilmente valutato.



Imposte

Le imposte correnti IRES e IRAP sono calcolate sulla base della migliore stima del reddito imponibile dell'esercizio e in conformità alla normativa fiscale vigente, applicando le aliquote fiscali in vigore. Il debito per imposte correnti viene contabilizzato nello stato patrimoniale al netto di eventuali acconti di imposta pagati.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono calcolate a fronte di tutte le differenze temporanee che emergono tra i valori patrimoniali iscritti in bilancio e i corrispondenti valori ai fini fiscali, applicando l'aliquota fiscale in vigore alla data in cui la differenza temporanea si riverserà, determinata sulla base delle aliquote fiscali previste da provvedimenti vigenti o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento. Le attività per imposte anticipate per tutte le differenze temporanee deducibili in esercizi futuri sono rilevate quando il loro recupero è probabile, ovvero se si prevede che verranno realizzati in futuro imponibili fiscali sufficienti a recuperare l'attività. Le passività per imposte differite sono rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili in esercizi futuri salvo che tale passività deriva dalla: i) rilevazione iniziale dell'avviamento; ii) rilevazione iniziale di un'attività o di una passività in un'operazione che non rappresenta un'aggregazione aziendale e che al momento dell'operazione non influenza né l'utile contabile né il reddito né il reddito imponibile (perdita fiscale).

Le imposte correnti, le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite sono imputate al conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate tra le altre componenti del conto economico complessivo ovvero a elementi del patrimonio netto. In tali casi l'effetto fiscale è imputato direttamente tra le altre componenti del conto economico complessivo ovvero del patrimonio netto.

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite, applicate dalla medesima autorità fiscale, sono compensate se esiste un diritto legalmente esercitabile di compensare gli importi delle attività fiscali correnti con le passività fiscali correnti che si genereranno al momento del loro riversamento.

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite sono classificate rispettivamente tra le attività e le passività non correnti.

Le imposte e tasse non correlate al reddito sono incluse nella voce di conto economico definita altri costi operativi.

Parti Correlate

Le parti correlate sono identificate dalla Società in accordo con il principio IAS 24. In generale, per parti correlate si intendono principalmente quelle che condividono con ENAV il medesimo soggetto controllante, le società che direttamente o indirettamente controllano, sono controllate, oppure sono soggette a controllo congiunto da parte della Società e quelle nelle quali la medesima detiene una partecipazione tale da poter esercitare un'influenza notevole. Nella definizione di parti correlate rientrano, inoltre, quelle entità che gestiscono piani di benefici post-pensionistici per i dipendenti della Società o di sue società correlate, nonché gli amministratori e i loro stretti familiari, i componenti effettivi del Collegio Sindacale e i loro stretti familiari, i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro stretti familiari, di ENAV e delle società da questa direttamente e/o indirettamente controllate.

Per parti correlate interne si intendono le entità controllate da ENAV. Per parti correlate esterne si intendono il Ministero vigilante quale il Ministero dell'Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) e il Ministero controllante quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), le entità sotto il controllo, anche congiunto, del MEF e le società a queste collegate.



Per l'analisi di dettaglio dei suddetti rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 30 del Bilancio di Esercizio.

Conversione delle poste in valuta

Le attività e le passività derivanti da operazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale di ENAV sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. A fine esercizio tali attività e le passività vengono adeguatale al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio ed i relativi utili e perdite su cambi vengono imputati nel conto economico.

Uso di stime e giudizi del management connessi anche alla pandemia da COVID-19

La redazione del Bilancio di esercizio, in accordo con i principi contabili internazionali IAS/IFRS e relative interpretazioni, richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime contabili basate su giudizi complessi e/o soggettivi, valutazioni, stime basate sull'esperienza storica e ipotesi considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze e sulla base delle informazioni conosciute al momento della stima. L'applicazione di tali stime ed assunzioni influenza il valore di iscrizione delle attività e delle passività e l'informativa su attività e passività potenziali alla data di bilancio, nonché l'ammontare dei ricavi e dei costi nel periodo di riferimento. I risultati effettivi potrebbero differire da quelli stimati a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi contabilmente nel periodo in cui avviene la revisione di stima, se tale revisione influenza solo il periodo corrente, o anche nei periodi successivi se la revisione influenza il periodo corrente e quelli futuri.

In osservanza alle raccomandazioni emanate dall'ESMA il 29 ottobre 2021 in merito agli impatti derivanti dalla pandemia da COVID-19 in corso, il presente paragrafo riporta anche le aree maggiormente interessate da stime e giudizi che possono aver avuto maggiore impatto a seguito dell'emergenza sanitaria. Particolare attenzione è stata dedicata alla valutazione di recuperabilità dei crediti, alla tenuta degli assets e dell'avviamento e alla determinazione del Balance dell'esercizio. Inoltre, nella predisposizione del Bilancio di esercizio sono stati verificati i presupposti per la continuità aziendale ed è ragionevole affermare che ENAV continuerà la propria attività operativa in un futuro prevedibile e comunque in un'ottica di lungo periodo. In caso di cambiamenti futuri nei processi di stima verrà data informativa del cambiamento metodologico a far data dall'esercizio in cui potrebbe rilevarsi il suddetto cambiamento in presenza di fattori e/o elementi ulteriori che potrebbero intervenire. Tali modifiche delle condizioni alla base delle assunzioni e dei giudizi adottati potrebbero determinare un impatto significativo nel bilancio di esercizio.

Misurazione ricavi per Balance

Come descritto all'interno del paragrafo *Principi Contabili*, a seguito della pandemia da COVID-19 e l'impatto significativo che lo stesso ha determinato nel settore del trasporto aereo, la Commissione Europea ha adottato con il Regolamento UE 2020/1627 del 3 novembre 2020 delle misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (anni 2020 – 2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione nel Cielo Unico Europeo introducendo alcune norme che derogano in parte il Regolamento UE 2019/317 riferito a tale periodo. Successivamente con la Decision 2021/891 ("la Decisione") la Commissione Europea ha rivisto gli obiettivi prestazionali per il terzo periodo regolatorio e identificato come parametro di riferimento l'indicatore di performance *Determined Unit Cost* (DUC) definito come rapporto tra costi determinati e il traffico espresso in termini di unità di servizio che per il biennio 2020-2021, considerato come un unico periodo, non deve



eccedere il 120,1% della DUC consuntivata nel 2019. In miglioramento rispetto al target europeo, il livello della DUC pianificato da ENAV nel Piano delle Performance aggiornato per lo stesso *combined period* risulta, invece, solo del +94,3%, sempre in relazione all'anno base di riferimento 2019.

Si rammenta che la suddetta Decisione ha sostanzialmente modificato solo le modalità di misurazione del corrispettivo per il Gruppo, a fronte delle prestazioni erogate, senza modificarne il diritto originario al riconoscimento. Infatti, i ricavi da balance 2021 sono stati determinati secondo criteri di misurazione in linea con i principi contenuti nel Regolamento di Esecuzione (UE) 2020/1627 conformi ai target di performance previsti nella suddetta Decisione e in funzione del piano di performance presentato da ultimo nel mese di novembre 2021 che recepisce le nuove previsioni di traffico emanate da Eurocontrol. I balance di rotta e di terminale sono stati inoltre determinati anche in coerenza con le Reporting Table tariffarie, documenti ufficiali previsti dalla stessa regolamentazione comunitaria, le quali sono utilizzate da tutti gli Stati membri ed i relativi fornitori della navigazione aerea ai fini del monitoraggio delle performance e rendicontazione dei balance. Le Reporting Table saranno trasmesse ad Eurocontrol e Commissione europea entro il mese di giugno 2022, ai fini delle verifiche sui valori. I balance emersi da tale calcolo, vengono ripartiti in via eccezionale su un periodo di cinque anni estendibile a sette anni, con decorrenza dal 2023.

Nel paragrafo n. 25 *Ricavi da contratti con clienti* vengono fornite le ulteriori informazioni relative alle valutazioni condotte da ENAV.

Riduzione di valore e recuperabilità partecipazioni

La Società valuta ad ogni data di riferimento del bilancio se vi sia un'evidenza obiettiva che le partecipazioni abbiano subito una riduzione di valore.

Le partecipazioni in imprese controllate sono iscritte al costo di acquisto, come previsto dal principio contabile internazionale IAS 27.

Le analisi condotte dal management richiedono la valutazione di una serie di input interni ed esterni come ad esempio: esame del budget annuale, esame del piano economico finanziario di lungo periodo, analisi dei principali indicatori di mercato.

La valutazione del valore attuale dei flussi finanziari richiede un ampio utilizzo da parte del management di stime significative e assunzioni. Si ritiene che le stime di tale valore siano recuperabili e ragionevoli; tuttavia, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo del predetto valore potrebbero produrre valutazioni diverse.

Con riferimento alla valutazione circa l'evidenza obiettiva di perdite per riduzione di valore riferite alla partecipazione in Techno Sky e in IDS AirNav, la verifica viene effettuata determinando il valore d'uso delle partecipazioni sulla base del modello del *discounted cash flow*.

Il valore recuperabile è stato stimato sulla base dei flussi di cassa relativi ad un orizzonte temporale di 3 anni (2022-2024) e sono tratti dal Piano industriale approvato dai rispettivi Consigli di Amministrazione oltre che di ENAV tenuto conto anche del budget approvato per l'anno 2022. Tali flussi, per il periodo di previsione esplicita, sono formulati sulla base di assunzioni ipotetiche ed associate alle aspettative evolutive del business, mentre gli anni successivi al periodo esplicito vengono sviluppate ipotesi di redditività sostenibile nel lungo periodo per consentire la continuità gestionale (tassi di crescita ed altri fattori ancorati a dinamiche macroeconomiche).

Le ipotesi assunte da parte della direzione aziendale con riferimento alla stima del flusso operativo netto "normalizzato" sono le seguenti:



- definizione di un NOPAT (Net operating Profit After taxes) sviluppato sulla base della media dei 3 anni di previsione esplicita (2022-2024) per Techno Sky e sulla base della media degli ultimi due anni di piano (2025-2026) per IDS AirNav ;
- ammortamenti allineati agli investimenti di mantenimento della dotazione di capitale fisso;
- saldo di capitale circolante pari a 0;
- il tasso di crescita dei flussi di cassa operativi successivamente al periodo esplicito ed in perpetuità, utilizzato per la determinazione del valore residuo (tasso "g"), è stato stimato pari all'1,4% in coerenza con la revisione delle stime di crescita dell'inflazione per l'Italia.

In particolare, la stima del tasso di crescita (g rate) risente delle assunzioni e delle valutazioni effettuate dalla direzione aziendale, le quali prendono in considerazione input interni ed esterni di informazioni, caratterizzati quest'ultimi da profili di incertezza, ad esempio: esame del budget annuale, esame del piano economico finanziario di lungo periodo ed analisi dei principali indicatori di mercato.

Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di attualizzazione, la cui stima risente di valutazioni ed assunzioni svolte da parte della direzione aziendale, e che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro e i rischi specifici dell'attività. In particolare, il tasso di attualizzazione è stato costruito secondo le principali seguenti assunzioni: il Free Risk, il Country Risk premium e il market risk premium sono stati determinati in base a dati osservabili sul mercato, il Beta in base ad una stima determinata in base ad un campione di società comparabili.

Con riferimento alla valutazione della partecipazione nella società Enav North Atlantic, si sottolinea come la stessa sia stata costituita per la realizzazione dell'investimento nella società di diritto statunitense Aireon LLC, pertanto la recuperabilità del valore di carico della partecipazione in Enav North Atlantic LLC sottende le analisi recuperabilità dei valori riferibili all'investimento effettuato in quest'ultima. Considerando che la partecipazione di Aireon LLC sul bilancio consolidato è valutata al *fair value* con imputazione dei relativi adeguamenti nell'ambito del conto economico complessivo consolidato, al netto degli effetti della fiscalità differita, per la completa disamina del processo di analisi si rimanda alla sezione "Uso di stime e giudizi del Management connessi anche alla pandemia da COVID-19" contenuta nel bilancio consolidato.

Nel paragrafo n. 7 *Partecipazioni* vengono fornite le informazioni relative ai risultati delle valutazioni condotte dalla Società.

Determinazione delle vite utili

L'ammortamento delle attività materiali ed immateriali viene rilevato in quote costanti lungo la vita utile stimata di ciascuna attività. La vita utile economica è determinata nel momento in cui le attività vengono acquistate ed è basata sull'esperienza storica per analoghi investimenti, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. L'effettiva vita economica, pertanto, può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta annualmente i cambiamenti tecnologici al fine di aggiornare la vita utile residua. Tale aggiornamento potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento a carico dell'esercizio e di quelli futuri.

Fondi rischi

La Società iscrive nei fondi rischi le probabili passività riconducibili a vertenze e contenziosi con il personale, fornitori, terzi e, in genere, gli altri oneri derivanti da obbligazioni assunte. Il calcolo degli accantonamenti a fondo rischi comporta l'assunzione di stime basate sulle correnti conoscenze di fattori che potrebbero modificarsi nel tempo, potendo generare esiti finali anche significativamente diversi da quelli tenuti in considerazione nella redazione del bilancio di esercizio.



Fondo svalutazione crediti e fondo svalutazione rimanenze

Il fondo svalutazione crediti ed il fondo svalutazione rimanenze riflettono rispettivamente le stime connesse alle perdite sui crediti della Società in base al modello introdotto dal principio IFRS 9 delle *Expected Credit Loss* (ECL) e la stima delle parti di ricambio divenute obsolete e non più utilizzabili sugli impianti di riferimento. Al fine di tener conto degli effetti del COVID-19 sull'impairment dei crediti commerciali, il modello adottato dalla Società è stato confermato rispetto a quanto utilizzato nel 2020 tenendo conto del deterioramento del merito creditizio di un paniere di società rappresentative del settore del trasporto aereo. Pur ritenendo congrui i fondi in argomento, l'uso di ipotesi diverse o il cambiamento delle condizioni economiche potrebbero riflettersi in variazioni e, quindi, produrre un impatto sugli utili.

4. Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche adottate dalla Società

Nuovi principi contabili, modifiche ed interpretazioni che non hanno prodotto impatti sul Bilancio di esercizio della Società

Di seguito viene riportato un elenco dei nuovi principi contabili, modifiche ed interpretazioni applicabili alla Società, a far data dal 1° gennaio 2021 e/o successivamente nel corso dell'esercizio, ed improduttivi di effetti sul Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021.

- *Amendment to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16 - Phase 2* – emesso il 27 agosto 2020 ed omologato in data 13 gennaio 2021. Gli emendamenti della fase 2 affrontano le questioni che potrebbero influire sull'informativa finanziaria in sede di modifica del tasso di interesse, inclusi gli effetti delle modifiche ai flussi di cassa contrattuali o alle relazioni di copertura derivanti dalla sostituzione di un interest rate benchmark con un tasso di riferimento alternativo (replacement issues). Tali modifiche sono efficaci a decorrere dal 1° gennaio 2021.
- *Amendment to IFRS 16 – Leases: Covid-19-Related Rent Concessions beyond 30 June 2021* - emesso il 31 marzo 2021 ed omologato in data 30 agosto 2021, con data di efficacia a decorrere dal 1° aprile 2021. Con tale emendamento lo IASB ha modificato ulteriormente l'IFRS 16 per prorogare il periodo di tempo limite di uno dei criteri che il locatore deve rispettare per poter applicare l'espedito pratico alle concessioni ricevute (esenzione ai locatari dall'obbligo di determinare se una concessione in ambito lease sia una modifica del leasing), ovvero che qualsiasi riduzione dei canoni di locazione poteva incidere solo sui pagamenti originariamente dovuti entro il 30 giugno 2021. L'emendamento prevedeva originariamente la possibilità di applicazione fino al 30 giugno 2021, ma considerando il perdurare della situazione economica conseguente al diffondersi della pandemia da COVID-19, è stata prorogata il periodo di applicazione dell'espedito pratico al 30 giugno 2022.

La Società non ha ottenuto agevolazioni nei canoni Lease, quale conseguenza della pandemia, ma prevede di applicare tali *practical expedient* se si verificherà la circostanza entro il periodo di applicazione consentito.

Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche efficaci per periodi successivi al 31 dicembre 2021 e non adottati dalla Società in via anticipata

Di seguito viene riportato un elenco dei nuovi principi contabili, modifiche ed interpretazioni che saranno applicati dalla Società negli esercizi successivi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, di cui la Società ne valuterà eventuali impatti attesi in sede di prima adozione:

- *Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment: Proceeds before intended Use* – emesso il 14 maggio 2020, omologato in data 28 giugno 2021. Tali modifiche proibiscono all'entità di dedurre dal costo



di un elemento di immobili, impianti e macchinari, ogni ricavo dalla vendita di prodotti realizzata nel periodo in cui tale attività viene portata presso il luogo o le condizioni necessarie perché la stessa sia in grado di operare nel modo per cui è stata progettata dal management. Diversamente un'entità contabilizza i ricavi derivanti dalla vendita di tali prodotti, ed i costi per produrre tali prodotti, nel conto economico. Tale modifica sarà efficace dagli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2022 e deve essere applicata retrospettivamente agli elementi resi disponibili per l'uso alla data di inizio, o successivamente, del periodo precedente rispetto al periodo in cui l'entità applica per la prima volta tale modifica. Non sono attesi impatti materiali per la Società.

- *Amendment to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets: Onerous Contracts – Costs of fulfilling a contract* – emesso il 14 maggio 2020, omologato in data 28 giugno 2021. Tali modifiche sono rese al fine di specificare quali costi devono essere considerati da un'entità nel valutare se un contratto è oneroso o in perdita. La modifica prevede l'applicazione di un approccio denominato "directly related cost approach". I costi che sono riferiti direttamente ad un contratto per la fornitura di beni o servizi includono sia i costi incrementali che i costi direttamente attribuiti alle attività contrattuali. Le spese generali ed amministrative non sono direttamente correlate ad un contratto e sono escluse a meno che le stesse non siano esplicitamente ribaltabili alla controparte sulla base del contratto. Tale modifica sarà efficace dagli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2022.
- *Annual Improvements 2018-2020* – emesso il 14 maggio 2020, omologato in data 28 giugno 2021. Nell'ambito del ciclo dei miglioramenti lo IASB ha pubblicato una modifica all'IFRS 1 First Time Adoption, che permette ad una controllata che sceglie di applicare il par. D16(a) dell'IFRS 1 di contabilizzare le differenze di traduzione cumulate sulla base degli importi contabilizzati dalla controllante, considerando la data di transizione agli IFRS da parte della controllante. Tale modifica si applica anche alle società collegate o joint venture. Lo IASB ha poi proposto una modifica all'IFRS 9, chiarendo le fee che un'entità include nel determinare se le condizioni di una nuova o modificata passività finanziaria siano sostanzialmente differenti rispetto alle condizioni della passività finanziaria originaria. Queste fees includono solo quelle pagate o percepite tra il debitore ed il finanziatore, incluse le fees pagate o percepite dal debitore o dal finanziatore per conto di altri. Un'entità applica tale modifica alle passività finanziarie che sono modificate o scambiate successivamente alla data del primo esercizio in cui l'entità applica per la prima volta la modifica. Le suddette modifiche saranno efficaci per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2022 ed è permessa l'adozione anticipata.
- *Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction* – emesso il 7 maggio 2021, in attesa di omologazione. Lo IAS 12 richiede l'iscrizione di imposte differite ogni qual volta si verificano differenze temporanee, ossia le imposte dovute o recuperabili in futuro.

In particolare, è stato stabilito che le società, in circostanze specifiche, possano essere esentate dal rilevare l'imposta differita quando rilevano attività o passività per la prima volta. Tale disposizione in precedenza ha fatto sorgere una certa incertezza sul fatto che l'esenzione si applicasse a transazioni come leasing e obblighi di smantellamento, operazioni per le quali le società riconoscono sia un'attività che una passività. Con l'emendamento allo IAS 12, l'IFRS chiarisce che l'esenzione non si applica e che le società sono tenute a rilevare l'imposta differita su tali operazioni. L'obiettivo delle modifiche è ridurre la diversità nella rendicontazione delle imposte differite sui contratti di locazione e degli obblighi di smantellamento. Le modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano al 1° gennaio 2023 ed è prevista l'early adoption.

- *Amendments to IAS 8 Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates* – emesso il 12 febbraio 2021 ed omologato il 2 marzo 2022. Tali modifiche



introducono una definizione di stime contabili, in sostituzione al concetto di cambiamento delle stime contabili. Secondo la nuova definizione le stime contabili sono importi monetari soggetti ad incertezza di misurazione. Le entità sviluppano stime contabili se i principi contabili richiedono che le voci di bilancio siano misurate in modo tale da comportare incertezza di misurazione. Il Board chiarisce che un cambiamento nella stima contabile che risulta da nuove informazioni o nuovi sviluppi non è la correzione di un errore. Inoltre, gli effetti di un cambiamento in input o in una tecnica di misurazione utilizzata per sviluppare una stima contabile sono cambiamenti nelle stime se non risultano dalla correzione di errori di esercizi precedenti. Un cambiamento in una stima contabile può influenzare solo l'utile o la perdita del periodo corrente, oppure sia del periodo corrente che di esercizi futuri, e l'effetto della variazione relativa all'esercizio corrente è rilevato come provento/onere nell'esercizio corrente, mentre l'effetto sui periodi futuri è rilevato come provento/onere in tali periodi futuri. Tali modifiche saranno applicabili dal 1° gennaio 2023.

- *Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting Policies* – emesso il 12 febbraio 2021 ed omologato il 2 marzo 2022. Tali modifiche intendono aiutare il redattore del bilancio nel decidere quali accounting policies, presentare nel proprio bilancio. In particolare, all'entità viene richiesta di rendere l'informativa di accounting policy materiali, anziché delle significant accounting policies e vengono introdotti diversi paragrafi che chiariscono il processo di definizione delle policy materiali, che potrebbero essere tali per loro stessa natura, anche se i relativi ammontari possono essere immateriali. Una accounting policy è materiale se i fruitori di bilancio ne hanno necessità per comprendere altre informazioni incluse nel bilancio. Inoltre, l'IFRS Practice Statement 2 è stato modificato aggiungendo linee guida ed esempi per dimostrare e spiegare l'applicazione del "four-step materiality process" alle informazioni sui principi contabili al fine di supportare le modifiche allo IAS 1. Tali modifiche saranno applicabili dal 1° gennaio 2023.
- *Amendment to IAS 1: Classification of Liabilities as current or non-current* – emesso il 23 gennaio 2020, con differimento della prima applicazione emessa in data 15 luglio 2020. Con tale modifica lo IASB ha pubblicato delle modifiche ai paragrafi da 69 a 76 dello IAS 1 per specificare i requisiti per classificare le passività come correnti o non correnti. Le modifiche chiariscono cosa si intende per diritto di postergazione della scadenza, che tale diritto deve esistere alla chiusura dell'esercizio, e che la classificazione non è impattata dalla probabilità con cui l'entità eserciterà il proprio diritto di postergazione. Viene infine chiarito che solamente se un derivato implicito in una passività convertibile è esso stesso uno strumento di capitale, la scadenza della passività non ha impatto sulla sua classificazione. Le suddette modifiche al principio saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2023. La società sta seguendo le attuali discussioni nell'ambito dell'IFRS Interpretation Committee e dallo IASB.



Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale – finanziaria

5. Attività materiali

Di seguito è riportata la tabella di movimentazione delle attività materiali al 31 dicembre 2021 rispetto all'esercizio precedente:

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezzature ind.li e comm.li	Altri beni	Attività materiali in corso	Totale
Costo storico	547.314	2.013.116	275.388	321.168	209.190	3.366.176
Fondo ammortamento	(257.694)	(1.638.625)	(231.426)	(295.470)	0	(2.423.215)
Valore residuo al 31.12.2020	289.620	374.491	43.962	25.698	209.190	942.961
Incrementi	7.336	16.115	4.213	12.763	72.942	113.369
Alienazioni - costo storico	(449)	(7.665)	(1.376)	(1.696)	0	(11.186)
Alienazioni - fondo amm.to	419	7.663	1.376	1.684	0	11.142
Riclassifiche	(15)	(8)	(160)	0	(40.583)	(40.766)
Ammortamenti	(20.285)	(79.949)	(8.460)	(9.481)	0	(118.175)
Totale variazioni	(12.994)	(63.844)	(4.407)	3.270	32.359	(45.616)
Costo storico	554.184	2.021.256	278.065	332.235	241.549	3.427.289
Fondo ammortamento	(277.558)	(1.710.609)	(238.510)	(303.267)	0	(2.529.944)
Valore residuo al 31.12.2021	276.626	310.647	39.555	28.968	241.549	897.345

(migliaia di euro)

Le attività materiali registrano nell'esercizio una variazione netta negativa di 45.616 migliaia di euro per i seguenti eventi:

- gli ammortamenti di competenza dell'esercizio per 118.175 migliaia di euro (126.556 migliaia di euro nel 2020) di cui riferiti ai diritti d'uso per 899 migliaia di euro;
- gli incrementi delle attività materiali per complessivi 113.369 migliaia di euro, di cui 40.427 migliaia di euro riferiti ad investimenti nelle diverse categorie ultimati ed entrati in uso nel corso dell'esercizio. Tra questi si evidenziano: i) il programma di spostamento delle postazioni di controllo radar di avvicinamento dalle attuali sale dedicate presso gli aeroporti di Lamezia Terme, Bari Palese, Ronchi dei Legionari e Verona presso gli Area Control Center (ACC) di pertinenza; ii) il programma dedicato al nuovo modello per la gestione della manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo denominato TOC (Technical Operations Centre) allestito in un'apposita sala dell'Area Control Center (ACC) di Roma che svolgerà la funzione di Centro Nazionale dal quale sarà possibile accedere a tutti i principali sistemi di telecomando e telecontrollo necessari alla conduzione e manutenzione dei sistemi ATM/CNS di competenza; iii) l'adeguamento degli uffici di previsione meteo presso l'ACC di Roma con la creazione di una nuova sala operativa Italy MFU (Meteorological Forecast Unit) che assicura in modo centralizzato, per tutti gli aeroporti di competenza ENAV, i servizi di previsione e di consultazione meteorologica oltre all'implementazione di una nuova piattaforma tecnologica che gestisce in modo omogeneo ed integrato tutta la messaggistica in entrata ed uscita da Italy MFU; iv) la fornitura ed installazione di apparati e cablaggi per fibra ottica presso l'aeroporto di Milano Malpensa; v) l'attivazione di due nuove frequenze in alcuni siti remoti dell'ACC di Milano e di alcuni aeroporti; vi) la fornitura e l'installazione relativa alla sostituzione di due sensori SMR (Surface Movement Radar) del sistema di sorveglianza aeroportuale A-SMGCS dell'aeroporto di Milano Linate; vii) l'implementazione di nuove funzionalità del sistema meteo aeroportuale EAWOS avvenuta in conformità al nuovo Regolamento UE 2017/373 ed effettuata su diversi siti aeroportuali; viii) la manutenzione evolutiva su vari sistemi.



Gli incrementi per 72.942 migliaia di euro si riferiscono alle attività materiali in corso di realizzazione riguardanti l'avanzamento dei progetti di investimento, tra i quali si evidenzia: i) il programma 4-flight, il cui obiettivo è quello di sviluppare l'intera piattaforma tecnologica Air Traffic Management (ATM) degli ACC basata sui concetti operativi di Sesar ed assumendo al suo interno il sistema Coflight come una componente di base. Con riferimento al sistema *Flight data processing* di nuova generazione denominato Coflight, che supporta il controllore nel calcolo della traiettoria attesa del volo, realizzato in collaborazione con il provider francese DSNA; ii) il programma di spostamento delle postazioni di controllo radar di avvicinamento dalle attuali sede dedicate presso cinque aeroporti agli ACC sovrastanti; iii) la realizzazione della prima Torre remota italiana, che ha lo scopo di consentire il controllo aeroportuale mediante telecamera da una Control Room dotata di vista a 360°, in luogo di sala ubicata su una torre di controllo fisica; iv) gli interventi di ammodernamento e di adeguamento dei sistemi di registrazione fonia aeroportuali; v) la nuova torre e blocco tecnico per l'aeroporto di Treviso; vii) la realizzazione della nuova rete di comunicazione ENET-2, che andrà a sostituire la corrente rete ENET che interconnette tutti i siti operativi nazionali, veicolando la fonia operativa, i dati radar, di piani di volo, meteo, AIS e di controllo impianti;

- i decrementi per riclassifiche di complessivi 40.766 migliaia di euro sono riferiti principalmente a progetti di investimento conclusi ed entrati in uso nell'esercizio con classificazione a voce propria per 40.427 migliaia di euro e per 588 migliaia di euro alla riclassifica di alcuni componenti di sistemi operativi nelle rimanenze per parti di ricambio.

Si evidenzia che parte degli investimenti, per un costo storico pari a 289.714 migliaia di euro, sono finanziati da contributi in conto impianti riconosciuti nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON) anni 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020 per gli interventi negli aeroporti del sud, dai contributi assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per investimenti negli aeroporti militari come da Legge 102/09, e dai progetti finanziati in ambito europeo. I suddetti contributi in conto impianti riconosciuti per tali investimenti vengono contabilizzati tra le *altre passività* e rilasciati a conto economico in relazione agli ammortamenti degli investimenti cui si riferiscono. La quota di competenza dell'esercizio ammonta a 8.526 migliaia di euro.

6. Attività immateriali

Di seguito è riportata la tabella di movimentazione delle attività immateriali al 31 dicembre 2021 rispetto all'esercizio precedente:



<i>(migliaia di euro)</i>	Diritti di brevetto ind.le e di ut.ne opere		Attività immateriali in corso	Totale
	Ingegno	Altre attività immateriali		
Costo storico	162.150	2.085	46.488	210.723
Ammortamento accumulato	(147.889)	(2.085)	0	(149.974)
Valore residuo al 31.12.2020	14.261	0	46.488	60.749
Incrementi	1.604	0	12.279	13.883
Alienazioni	0	0	0	0
Riclassifiche	0	0	(1.853)	(1.853)
Ammortamenti	(8.681)	0	0	(8.681)
Totale variazioni	(7.077)	0	10.426	3.349
Costo storico	163.754	2.085	56.914	222.753
Ammortamento accumulato	(156.570)	(2.085)	0	(158.655)
Valore residuo al 31.12.2021	7.184	0	56.914	64.098

Le attività immateriali ammontano a 64.098 migliaia di euro e registrano nell'esercizio un incremento netto di 3.349 migliaia di euro quale risultato delle seguenti variazioni:

- ammortamenti di competenza dell'esercizio per 8.681 migliaia di euro (10.012 migliaia di euro nel 2020);
- gli incrementi delle attività immateriali per complessivi 13.883 migliaia di euro di cui 1.604 migliaia di euro riferiti a progetti di investimento ultimati nel corso dell'esercizio ed entrati in uso riguardanti i software e le licenze a supporto dei sistemi gestionali ed operativi. Per 12.279 migliaia di euro l'incremento è riferito a progetti di investimento in corso di esecuzione tra cui si evidenzia l'avanzamento delle attività legate al sistema gestionale ERP Oracle in un'ottica di implementazione di uno stesso sistema tra le società del Gruppo ENAV. La Società ha verificato alla data di riferimento del bilancio che tale voce non abbia subito una riduzione di valore;
- i decrementi delle attività immateriali per 1.853 migliaia di euro sono riferiti oltre che ai progetti di investimento ultimati ed entrati in uso a voce propria, alla riclassifica di alcuni importi nell'ambito delle attività materiali.

7. Partecipazioni

La voce partecipazioni che ammonta a 188.248 migliaia di euro, non subisce variazioni rispetto all'esercizio precedente, e comprende le seguenti partecipazioni:

- la quota totalitaria in **Techno Sky** per complessivi 99.224 migliaia di euro. Tale valore di carico della partecipazione, maggiore rispetto alla corrispondente quota di patrimonio netto, è stato oggetto del test di *impairment* al 31 dicembre 2021, al fine di valutare la recuperabilità dell'importo iscritto. Il valore recuperabile è stato stimato sulla base dei flussi di cassa desunti dal piano industriale 2022-2024 approvato dal Consiglio di Amministrazione di Techno Sky il 14 aprile 2022, tenuto conto anche del budget per l'anno 2022, approvato in data 20 dicembre 2021. I predetti flussi, per il periodo di previsione esplicita, sono formulati sulla base di assunzioni ipotetiche ed associate alle aspettative evolutive del business, mentre gli anni successivi al periodo esplicito sono state sviluppate ipotesi di redditività sostenibile nel lungo periodo per consentire la continuità gestionale. Il valore recuperabile è stato calcolato attualizzando i flussi operativi con il metodo del Discounted Cash Flow (DCF). Il tasso di attualizzazione utilizzato è il WACC pari al 6,24% con un tasso di crescita dei flussi di cassa operativi, in termini nominali, post previsione del periodo esplicito, pari all'1,4%, coerente con le attuali prospettive



macroeconomiche di riferimento. Ad esito del test risulta un valore recuperabile superiore al valore di iscrizione e, conseguentemente, non sono state contabilizzate perdite di valore;

- la partecipazione in IDS AirNav per 41.126 migliaia di euro. Il valore di carico della partecipazione, maggiore rispetto alla corrispondente quota di patrimonio netto, è stato oggetto del test di *impairment* al 31 dicembre 2021, al fine di valutare la recuperabilità dell'importo iscritto. Nel determinare il valore recuperabile, si è fatto riferimento al valore d'uso. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il WACC pari all'11,49% con un tasso di crescita dei flussi di cassa operativi in termini nominali, post previsione del periodo esplicito, pari all'1,4% coerente con la revisione delle stime di crescita per l'Italia. Il management ha ritenuto che per la stima del valore recuperabile si facesse riferimento al valore d'uso stimato sulla base dei flussi di cassa come desumibili dal piano industriale 2022-2026 predisposto dalla società controllata, tenendo conto del budget 2022, approvato da IDS AirNav il 13 aprile 2022. Il piano evidenzia nel periodo esplicito una sostanziale equivalenza dei ricavi da mercato terzo, rispetto alle precedenti stime, ma con un tasso di crescita ridotto rispetto al precedente. Il CARG si mantiene costante sino al 2026. I presupposti su cui la società ha basato l'elaborazione del piano economico-finanziario, sono riconducibili alla conoscenza del mercato di riferimento e alle informazioni ricevute dalla struttura Strategic Marketing di ENAV. Ad esito del test, risulta un valore recuperabile superiore al valore di iscrizione della partecipazione e, conseguentemente, non sono state contabilizzate perdite di valore;

- la partecipazione totalitaria in Enav North Atlantic, società di diritto americano costituita nella forma giuridica di una *Limited Liability Company*, che ha assunto gli obblighi derivanti dal Subscription Agreement sottoscritto nel mese di dicembre 2013 per l'acquisto del 12,5% delle quote di Aireon, azienda statunitense del gruppo Iridium, che ha per oggetto sociale la fornitura di servizi strumentali alle attività di sorveglianza della navigazione aerea per mezzo di apposito apparato, definito "payload", installato a bordo dei 66 satelliti operativi Iridium che permetteranno di mettere a disposizione il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il traffico aereo con una copertura di sorveglianza nei punti oggi non coperti dai radar. L'acquisto della partecipazione si è realizzato mediante il versamento di quattro tranche, l'ultima delle quali è stata regolata nel 2017, per un investimento complessivo di 61,2 milioni di dollari e una quota detenuta al 31 dicembre 2021 del 9,14% che, per effetto di una clausola di *redemption* prevista tra gli obblighi derivanti dal Subscription Agreement, è prevista salire al 11,1%. La quota di partecipazione destinata ad ENAV post-redemption risulta inferiore rispetto a quanto previsto dagli accordi sottoscritti nel 2013 a causa degli effetti diluitivi connessi all'ingresso del service provider britannico NATS nella compagine sociale di Aireon LLC nel corso del 2018.

Al 31 dicembre 2021 il valore della partecipazione in Enav North Atlantic ammonta a 47.553 migliaia di euro. Il valore di carico della partecipazione in Enav North Atlantic riflette le assunzioni di recuperabilità sottese alla determinazione del *fair value* dell'investimento in Aireon LLC, riportate nell'ambito della nota n. 9 *Partecipazioni in altre imprese* al bilancio consolidato.

- la partecipazione per una quota del 100% in Enav Asia Pacific per 127 migliaia di euro e la partecipazione del 60% nella società D-Flight S.p.A. per un valore pari a 50 migliaia di euro.

La partecipazione in altre imprese si riferisce alla quota di partecipazione del 16,67% nel capitale sociale della società di diritto francese ESSP SaS, società in cui partecipano i principali *service provider* europei e che ha per oggetto la gestione del sistema di navigazione satellitare EGNOS e la fornitura dei relativi servizi, per un ammontare pari a 167 migliaia di euro. Nel corso del 2021 sono stati incassati i dividendi deliberati dalla ESSP per un ammontare di 796 migliaia di euro.

Per i commenti relativi all'andamento delle società controllate nel corso dell'esercizio 2021, si rimanda a quanto riportato nello specifico paragrafo della Relazione sulla gestione.



Il dettaglio delle partecipazioni detenute al 31 dicembre 2021, con l'indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico, è di seguito riportato:

Denominazione	Sede	Data bilancio	Capitale Sociale	Utile/(perdita) dell'esercizio	Patrimonio Netto al 31.12.2021	quota di part.ne	Patrimonio netto di pertinenza	Valore contabile al 31.12.2021
Imprese controllate								
Techno Sky S.r.l.	Roma	31.12.2021	1.600	13.778	51.956	100%	51.956	99.224
D-Flight S.p.A.	Roma	31.12.2021	50	(853)	4.516	60%	2.710	50
IDS AirNav S.r.l.	Roma	31.12.2021	500	2.442	9.501	100%	9.501	41.127
Enav Asia Pacific	Kuala Lumpur	31.12.2021	127	131	4.925	100%	4.925	127
Enav North Atlantic	Miami	31.12.2021	44.974	2.504	61.638	100%	61.638	47.553

Le attività destinate alla dismissione riferite alla partecipazione nel Consorzio Sicta in liquidazione e nella società ENAV Espana Control Aereo, si sono azzerate nell'esercizio a seguito della chiusura definitiva di entrambe le società.

8. Attività finanziarie correnti e non correnti

Le attività finanziarie correnti e non correnti ammontano complessivamente a 11.929 migliaia di euro e registrano un incremento di 625 migliaia di euro come rappresentate nella seguente tabella:

	31.12.2021			31.12.2020			variazioni		
	Attività finan. correnti	Attività finan. non correnti	Totale	Attività finan. correnti	Attività finan. non correnti	Totale	Attività finan. correnti	Attività finan. non correnti	Totale
Attività finanziarie al costo ammortizzato	1.928	9.848	11.776	11.304	0	11.304	(9.376)	9.848	472
Strumenti finanziari derivati	70	83	153	0	0	0	70	83	153
Totale	1.998	9.931	11.929	11.304	0	11.304	(9.306)	9.931	625

(migliaia di euro)

Le attività finanziarie accolgono: i) il finanziamento infragruppo alla controllata IDS AirNav di complessivi 8 milioni di euro con scadenza inizialmente fissata al 30 giugno 2021 ed oggetto di emendamento nella durata e nella modalità di rimborso nel mese di dicembre 2021. Tale emendamento prevede la restituzione di quote capitali costanti al 31 dicembre di ogni anno a decorrere dal 2022 e fino al 2026, unitamente agli oneri finanziari maturati negli esercizi precedenti. La quota in scadenza nel 2022 è classificata nell'ambito delle attività finanziarie correnti; ii) il finanziamento infragruppo, comprensivo degli interessi maturati, erogato nel 2017 alla controllata Enav North Atlantic ad un tasso annuo del 2,5% con rimborso inizialmente previsto in unica soluzione al 31 dicembre 2021 ed emendato nella durata nel mese di giugno 2021, prevedendo il rimborso in un'unica soluzione entro il 31 dicembre 2024.

Gli strumenti finanziari mostrano al 31 dicembre 2021 un fair value positivo per complessivi 153 migliaia di euro rispetto al fair value negativo emerso nell'esercizio precedente e rilevato nell'ambito delle passività finanziarie. Lo strumento finanziario presenta una relazione di copertura perfettamente efficace, contabilizzata secondo il metodo del cash flow hedge, e si rimanda alla nota 34 per tutte le informazioni richieste dall'IFRS 7.

9. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite, nonché le attività per imposte anticipate compensabili, ove consentito, con le passività per imposte differite, sono dettagliatamente riportate nel prospetto seguente con separata evidenziazione degli importi con effetto a conto economico e quelli con impatto nelle altre componenti di conto economico complessivo (Patrimonio Netto).



	31.12.2020		Incr.to/decr.to con impatto a CE		Incr.to/decr.to con impatto a PN		31.12.2021	
	Differenze temporanee	Imposte antic/differ.	Differenze temporanee	Imposte antic/differ.	Differenze temporanee	Imposte antic/differ.	Differenze temporanee e	Imposte antic/differ.
Attività per imposte anticipate								
Fondi tassati	31.170	7.480	1.260	302	0	0	32.430	7.782
Svalutazione rimanenze	9.081	2.179	176	42	0	0	9.257	2.221
Attualizzazione crediti	20.847	5.004	4.575	1.098	0	0	25.422	6.102
Attualizzazione TFR	3.570	858	0	0	564	135	4.134	993
Quota TFR non deducibile	186	45	0	0	0	0	186	45
Fair value derivato	62	15	0	0	(58)	(14)	4	1
Altri	572	137	(305)	(73)	0	0	267	64
Totale	65.488	15.718	5.706	1.369	506	121	71.700	17.208
Passività per imposte differite								
Altri	6.607	1.586	534	128	0	0	7.141	1.714
Attualizzazione debiti	123	30	329	79	0	0	452	109
Effetto fiscale IFRS conversion	2.048	611	(236)	(66)	0	0	1.812	545
Fair value derivato	2.580	619	0	0	153	37	2.733	656
Totale	11.358	2.846	627	141	153	37	12.138	3.024

(migliaia di euro)

La movimentazione dell'esercizio delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, che presentano a fine 2021 un saldo pari rispettivamente a 17.208 migliaia di euro e 3.024 migliaia di euro, è da attribuire ai seguenti effetti:

- l'utilizzo e nuova iscrizione dei fondi rischi tassati e del fondo svalutazione crediti per gli eventi commentati alle note n. 11 e 17;
- alla rilevazione della fiscalità differita associata all'attualizzazione dei crediti e debiti per balance iscritti nel 2021, al netto della quota rigirata a conto economico e di competenza dell'esercizio;
- alla contabilizzazione del TFR secondo il metodo attuariale che ha rilevato nel periodo una perdita attuariale con impatto nelle altre componenti del conto economico complessivo;
- alla valutazione al *fair value* degli strumenti finanziari derivati con rilevazione nelle altre componenti del conto economico complessivo.

La Società ritiene ragionevolmente recuperabili le imposte anticipate iscritte sulla base degli imponibili fiscali prospettici desumibili dal piano industriale.

10. Crediti tributari correnti e non correnti

I crediti tributari non correnti ammontano a 74 migliaia di euro e registrano una riduzione di 23.164 migliaia di euro per l'incasso parziale e la successiva cessione pro soluto del credito per la maggiore imposta IRES versata negli anni 2007/2011 per effetto della mancata deduzione dell'Irap riguardante le spese sostenute per il personale dipendente e assimilato, come da istanza di rimborso presentata il 6 marzo 2013, che ha visto un incasso, comprensivo degli interessi maturati alla data, di 27,2 milioni di euro.

I crediti tributari correnti ammontano a 2.208 migliaia di euro, in decremento di 8.533 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020, principalmente per l'azzeramento del credito IRES ed IRAP.



	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Credito verso erario per IVA	1.990	3.347	(1.357)
Credito IRAP	0	378	(378)
Credito IRES	0	6.867	(6.867)
Credito per altre imposte correnti	218	149	69
Totale	2.208	10.741	(8.533)

(migliaia di euro)

Il credito verso erario per IVA si decrementa di 1.357 migliaia di euro principalmente per l'utilizzo, in sede di versamento del secondo acconto di imposta, di 1,5 milioni di euro in conformità a quanto previsto dal Decreto Sostegni bis 73/2021.

Il credito IRAP ed il credito IRES si azzerano nell'esercizio in quanto il carico fiscale emerso nel 2021, al netto degli acconti versati fa emergere un debito di imposta classificato nell'ambito dei debiti tributari.

11. Crediti commerciali correnti e non correnti

I crediti commerciali correnti ammontano a 157.525 migliaia di euro ed i crediti commerciali non correnti, a 687.253 migliaia di euro, relativi esclusivamente ai crediti per balance, e sono dettagliati nella seguente tabella:

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Crediti commerciali correnti			
Credito verso Eurocontrol	134.557	94.708	39.849
Credito verso Ministero dell'Economia e delle Finanze	10.993	10.243	750
Credito verso Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili	30.000	30.000	0
Crediti verso altri clienti	17.024	15.977	1.047
Crediti per Balance	0	2.559	(2.559)
	192.574	153.487	39.087
Fondo svalutazione crediti	(35.049)	(31.759)	(3.290)
Totale	157.525	121.728	35.797
Crediti commerciali non correnti			
Crediti verso altri clienti	0	741	(741)
Crediti per Balance	687.253	385.230	302.023
Totale	687.253	385.971	301.282

(migliaia di euro)

Il Credito verso Eurocontrol si riferisce ai corrispettivi derivanti dai ricavi di rotta e di terminale non ancora incassati al 31 dicembre 2021, e per la parte preponderante non ancora scaduti, pari rispettivamente a 87.461 migliaia di euro (65.748 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e 47.096 migliaia di euro (28.960 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) al lordo del fondo svalutazione crediti. L'incremento complessivo di 39.849 migliaia di euro è riferito principalmente al maggior fatturato generato nei mesi di novembre e dicembre 2021, rispetto ai corrispondenti mesi del 2020, che si attesta a 57,1 milioni di euro grazie alla ripresa dei collegamenti del trasporto aereo e all'incasso dei crediti riferiti al volato da marzo a maggio 2020 a cui è stata concessa una dilazione nel pagamento dagli Stati aderenti ad Eurocontrol alle compagnie aeree, incassati a decorrere dal mese di febbraio 2021. Il credito verso Eurocontrol, al netto della quota di diretta competenza del fondo svalutazione crediti, ammonta a 109.304 migliaia di euro (73.117 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).



Il Credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) pari a 10.993 migliaia di euro è relativo interamente alle esenzioni di rotta e di terminale rilevate nel 2021 in leggero incremento, rispetto al dato rilevato nell'esercizio precedente, per le maggiori unità di servizio di rotta sviluppate nell'anno. Il credito del 2020 pari a 10.243 migliaia di euro è stato oggetto di compensazione, a valle dell'approvazione del bilancio 2020, con il debito verso l'Aeronautica Militare per gli incassi riguardanti la tariffa di rotta pari a 26.465 migliaia di euro che hanno determinato un debito verso il MEF di 16.222 migliaia di euro iscritto nell'ambito delle altre passività.

Il Credito verso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili accoglie il contributo in conto esercizio, pari a 30.000 migliaia di euro, finalizzato a compensare i costi sostenuti da ENAV per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa, come previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/05. Nel mese di dicembre sono stati incassati 30 milioni di euro rilevati nell'esercizio 2020.

I Crediti verso altri clienti ammontano a 17.024 migliaia di euro e sono riferiti ai crediti maturati per le attività svolte sul mercato non regolato. In tale ambito è rilevata anche l'ultima quota del credito di 741 migliaia di euro riferita alla vendita del complesso immobiliare denominato Academy, avvenuta nel 2018 con un prezzo dilazionato in quattro annualità di 750 migliaia di euro di cui l'ultima scade il 28 giugno 2022.

Il Fondo svalutazione crediti ammonta a complessivi 35.049 migliaia di euro e si è così movimentato nell'esercizio 2021:

	31.12.2020	Incrementi	Decrementi		31.12.2021
			rilasci	cancellazioni	
Fondo svalutazione crediti	31.759	5.796	(2.147)	(359)	35.049

(migliaia di euro)

L'incremento dell'esercizio del fondo svalutazione crediti recepisce sia le posizioni che sono state oggetto di svalutazione totale per lo stato di insolvenza di alcuni vettori aerei che la valutazione utilizzata per misurare la recuperabilità dei crediti basata sulla maggiore rischiosità del settore del trasporto aereo a seguito dell'emergenza sanitaria e che incide direttamente sulle previsioni di recupero del credito vantato nei confronti di Eurocontrol.

I decrementi del fondo svalutazione crediti si riferiscono per 2.147 migliaia di euro a crediti svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti ed incassati nel corso del 2021 e per 359 migliaia di euro alla cancellazione di crediti in ambito Eurocontrol che comunque non pregiudica il diritto del recupero del credito. I rilasci vengono rilevati a Conto Economico nella voce *svalutazione e perdite/riprese di valore*.

Il Credito per Balance, al netto dell'effetto attualizzazione, ammonta a complessivi 687.253 migliaia di euro (complessivi 387.789 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) interamente classificato nell'ambito dei crediti non correnti e registra nell'esercizio un incremento netto di 299.464 migliaia di euro. Tale incremento è riferito principalmente ai balance iscritti nell'esercizio 2021 e rilevati in conformità al Regolamento UE 2020/1627 intervenuto a seguito dell'emergenza sanitaria mondiale da COVID-19, che ha avuto un impatto rilevante nel settore del trasporto aereo, e che ha introdotto alcune norme che derogano in parte al Regolamento UE 2019/317 del sistema di prestazioni e di tariffazione e adottato delle disposizioni specifiche in relazione agli anni 2020 e 2021 che vengono considerati come un unico periodo. Sulla base del Regolamento è previsto che i ricavi da balance siano valorizzati tenendo conto dei costi consuntivi determinati presentati nel mese di novembre 2021 nel piano di performance 2020-2024 che recepisce gli obiettivi determinati dalla Commissione Europea con Decisione di Esecuzione 2021/891 che, confrontati con



le unità di servizio consuntive al 2021, ha fatto emergere la perdita di ricavi nel biennio 2020-2021 al netto di quanto già iscritto nell'esercizio 2020. Sulla base di tale criterio, per la tariffa di rotta emerge un balance pari a 243,4 milioni di euro. Tale criterio è stato esteso anche alla determinazione complessiva dei balance di terminale della prima e seconda fascia di tariffazione, che hanno ugualmente risentito della crisi sanitaria, da cui è emerso un balance complessivo pari a 45 milioni di euro. Il balance emerso per la terza fascia di tariffazione, determinato secondo il criterio del cost recovery, ammonta a 19,3 milioni di euro. Considerando che tali balance, ai sensi del Regolamento UE, dovranno essere ripartiti su un periodo di cinque anni estendibile a sette anni, con decorrenza dal 2023, si è proceduto ad attualizzarli per l'arco temporale delineato, determinando un valore complessivo negativo pari a 9,5 milioni di euro.

12. Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, rappresentate da parti di ricambio, ammontano al netto del fondo svalutazione a 61.509 migliaia di euro e registrano una variazione netta negativa di 42 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente. La movimentazione rilevata nell'esercizio è di seguito rappresentata:

	31.12.2020	Incrementi	Decrementi	31.12.2021
Magazzino fiduciario	65.208	2.626	(2.406)	65.428
Magazzino avl	5.425	575	(661)	5.339
	70.633	3.201	(3.067)	70.767
Fondo Svalutazione magazzino	(9.082)	(176)	0	(9.258)
Totale	61.551	3.025	(3.067)	61.509

(migliaia di euro)

L'incremento di 3.025 migliaia di euro, al netto del fondo svalutazione magazzino, si riferisce principalmente al magazzino fiduciario per l'acquisto di parti di ricambio per i sistemi operativi adibiti alla navigazione aerea tra cui parti di ricambio a supporto dei radar, delle telecomunicazioni e dei sistemi meteo. Una parte dell'incremento pari a 588 migliaia di euro, si riferisce a parti di sistemi classificati a magazzino dalle attività materiali. Il decremento di 3.067 migliaia di euro, al lordo del fondo svalutazione magazzino, riguarda gli impieghi delle parti di ricambio nei sistemi operativi.

Il fondo svalutazione magazzino si è incrementato di 176 migliaia di euro per parti di ricambio divenute obsolete, in quanto inerenti ad impianti non più utilizzati.

Le parti di ricambio presenti nel magazzino fiduciario sono depositate presso la società controllata Techno Sky che le gestisce per conto di ENAV.

13. Crediti e debiti verso imprese del gruppo

I crediti e debiti verso imprese del gruppo ammontano rispettivamente a 31.504 migliaia di euro (31.236 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e 88.830 migliaia di euro (71.896 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). Di seguito si riporta la composizione dei crediti verso imprese del gruppo:

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Crediti verso imprese del Gruppo			
Techno Sky	27.914	29.148	(1.234)
Enav Asia Pacific	51	78	(27)
D-Flight	1.143	570	573
IDS AirNav	2.396	1.440	956
Totale	31.504	31.236	268

(migliaia di euro)



La voce in oggetto registra un incremento netto complessivo di 268 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, principalmente per la riduzione del credito vantato verso Techno Sky e riferito al rapporto di conto corrente di corrispondenza per pagamenti superiori rispetto alle erogazioni effettuate e per il maggior credito verso IDS AirNav e D-Flight per i contratti di servizio intercompany riferite a prestazioni rese centralmente da ENAV.

Di seguito si riporta la composizione dei debiti verso imprese del gruppo:

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Debiti verso imprese del Gruppo			
Techno Sky	85.967	70.341	15.626
IDS AirNav	2.763	1.555	1.208
D-Flight	100	0	100
Totale	88.830	71.896	16.934

(migliaia di euro)

L'incremento della voce per 16.934 migliaia di euro si riferisce principalmente ai rapporti intrattenuti con la controllata Techno Sky, per lo stanziamento di fatture da ricevere relative all'ultimo bimestre del canone di manutenzione sia dei sistemi operativi che non operativi, la manutenzione degli aiuti visivi luminosi, le attività legate a progetti di investimento.

14. Altre attività correnti e non correnti

Le altre attività correnti ammontano a 48.756 migliaia di euro e le non correnti a 6.312 migliaia di euro, e sono dettagliate nella tabella seguente:

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Altre attività correnti			
Credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti	28.342	35.239	(6.897)
Credito verso il personale	3.380	3.248	132
Credito verso enti vari per progetti finanziati	17.081	12.139	4.942
Risconti attivi	1.165	944	221
Crediti diversi	1.422	2.300	(878)
	51.390	53.870	(2.480)
Fondo svalutazione altri crediti	(2.634)	(2.700)	66
Totale	48.756	51.170	(2.414)
Altre attività non correnti			
Credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti	6.312	7.752	(1.440)
Totale	6.312	7.752	(1.440)

(migliaia di euro)

Il credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti registra complessivamente un decremento di 8.337 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, sia per gli incassi avvenuti su alcuni progetti di investimento finanziati tra cui: il Tool Deconflicting dell'Area Control Center (ACC) di Brindisi, il progetto 4-Flight dell'ACC di Brindisi e il progetto per l'interoperabilità con operatori aeroportuali denominato ACDM per l'aeroporto di Napoli che per la cancellazione di alcune parti di progetti di investimento che sono stati defianziati. La parte di credito classificata nell'ambito delle attività non correnti è riferita a progetti di investimento che verranno realizzati negli anni successivi.

Il credito verso il personale si riferisce agli anticipi di missione erogate ai dipendenti in trasferta ed ancora non concluse a fine esercizio, di cui la parte rilevante (2.634 migliaia di euro) riguarda gli anticipi di missione



erogati ad ex dipendenti di ENAV, già oggetto di indagine da parte dell'autorità giudiziaria e svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti. A seguito delle sentenze 745/2011 e 966/2012 della Corte dei Conti, che ha condannato i convenuti al pagamento delle somme, sono stati definiti alcuni piani di rientro per il recupero del credito. Nel 2021 sono stati incassati 66 migliaia di euro portati a riduzione del fondo. A garanzia dello stesso è stato comunque effettuato il sequestro conservativo di un quinto delle pensioni, del fondo TFS e TFR, oltre al sequestro dei conti correnti e in taluni casi anche delle proprietà immobiliari.

Il credito verso enti vari per progetti finanziati pari a complessivi 17.081 migliaia di euro registra un incremento di 4.942 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, per la rilevazione del credito sui progetti finanziati in ambito Connecting European Facility (CEF) call 2014, 2016 e 2017 per 12,3 milioni di euro oggetto di rendicontazione nel 2021 e l'iscrizione della quota co-finanziata nell'ambito delle attività erogate nel progetto Sesar 2020 wave 2 e wave 3. Tale incremento è parzialmente eroso per gli incassi ricevuti sul progetto Sesar 2020 sui progetti finanziati in ambito CEF oggetto di rendicontazione nel 2020.

15. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti ammontano a 195.089 migliaia di euro e registrano una variazione netta negativa di 97.781 migliaia di euro legata principalmente alla dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa negativo per la riduzione degli incassi da core business quale conseguenza degli effetti derivanti dalla pandemia da COVID-19 che ha comportato una riduzione del traffico aereo, in ripresa a decorrere dalla summer season 2021 sebbene non ancora ai livelli del 2019 pre-covid. A tale variazione, si aggiunge: i) il pagamento del debito verso il MEF riferito all'esercizio 2019 per 65,4 milioni di euro; ii) il rimborso dei finanziamenti per 63,7 milioni di euro; iii) il pagamento all'Aeronautica Militare Italiana della quota degli incassi di terminale di propria competenza e all'ENAC per complessivi 14,8 milioni di euro. Tali effetti sono stati in parte compensati dalla liquidità pervenuta dall'accensione di alcuni finanziamenti per complessivi 180 milioni di euro, dall'incasso del credito tributario per 27,2 milioni di euro e dai progetti finanziati in ambito europeo e PON.

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti non sono gravate da vincoli che ne limitano la disponibilità.

16. Patrimonio netto

Si riporta di seguito la composizione del Patrimonio netto al 31 dicembre 2021 che ammonta a 1.136.190 migliaia di euro.

	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Capitale sociale	541.744	541.744	0
Riserva legale	39.571	37.404	2.167
Altre riserve	437.846	437.892	(46)
Riserva prima adozione IAS (FTA)	(3.045)	(3.045)	0
Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(8.848)	(8.419)	(429)
Riserva Cash Flow Hedge	2.073	1.913	160
Riserva azioni proprie	(2.150)	(3.200)	1.050
Utili/(Perdite) portate a nuovo	67.411	26.277	41.134
Utile/(Perdita) dell'esercizio	61.588	43.342	18.246
Totale Patrimonio Netto	1.136.190	1.073.908	62.282

(migliaia di euro)

Il Capitale sociale è costituito da numero 541.744.385 azioni ordinarie prive di indicazione del valore nominale, detenute per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per il 46,62% da azionariato



istituzionale ed individuale e per lo 0,10% detenuto da ENAV sotto forma di azioni proprie. Al 31 dicembre 2021 tutte le azioni risultano integralmente sottoscritte e versate e non sono state emesse azioni privilegiate. La Riserva legale rappresenta la parte di utili che, secondo quanto disposto dall'art. 2430 del Codice Civile non può essere distribuita a titolo di dividendo. Nel 2021, in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 28 maggio 2021, in sede di approvazione del bilancio 2020 è stato destinato a riserva legale il 5% dell'utile di esercizio di ENAV S.p.A. per un importo pari a 2.167 migliaia di euro.

Le Altre riserve accolgono per 36,4 milioni di euro la riserva di contributi in conto capitale ricevuti nel periodo 1996/2002 esposta al netto delle imposte che sono state assolte e la riserva è disponibile, per 400 milioni di euro dalla destinazione della riduzione volontaria del capitale sociale e per 1,5 milioni di euro la riserva dedicata al piano di incentivazione di lungo termine del management della società.

La Riserva da prima adozione ias (First Time Adoption – FTA) accoglie le differenze nei valori degli elementi attivi e passivi registrate in sede di prima adozione dei principi contabili internazionali.

La Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti accoglie gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto, al netto dell'effetto fiscale, che al 31 dicembre 2021 registra una perdita attuariale pari a 429 migliaia di euro.

La Riserva cash flow hedge include la valutazione al *fair value* degli strumenti finanziari derivati di copertura, che evidenziano nell'esercizio una variazione netta positiva di 160 migliaia di euro.

La Riserva per azioni proprie accoglie il controvalore delle azioni proprie pari a n. 518.823 valorizzate al prezzo medio di 4,14 per azione, residuali rispetto alle 772.103 azioni proprie del 31 dicembre 2020, ridotte di n. 253.280 a seguito dell'assegnazione ai beneficiari del secondo ciclo di vesting 2018-2020 del primo piano di performance 2017-2019.

Gli Utili/(Perdite) portati a nuovo accolgono i risultati dei precedenti esercizi. La variazione positiva di 41.134 migliaia di euro si riferisce principalmente al risultato dell'esercizio 2020 destinato dall'Assemblea degli Azionisti in tale voce.

L'utile di esercizio ammonta a 61.588 migliaia di euro.

Nella tabella seguente si riporta il prospetto di analisi delle riserve di patrimonio netto con indicazione della relativa possibilità di utilizzazione, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2427 del Codice Civile e dal principio IAS 1.

	Importo	Possibilità di utilizzazione
Riserve di capitale		
Altre riserve	434.209	A, B, C
Riserve di utili		
Riserva legale	39.571	indisponibile
Riserva prima adozione ias (FTA)	(3.045)	indisponibile
Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(8.848)	indisponibile
Riserva Cash Flow Hedge	2.073	indisponibile
Riserva Stock Grant	1.487	indisponibile
Utili portati a nuovo	67.411	A, B, C
Totale riserve	532.858	

(migliaia di euro)

A: aumento capitale sociale; B: copertura perdite; C: distribuzione ai soci.



Gestione del capitale

Gli obiettivi identificati da ENAV nell'ambito della gestione del capitale sono la creazione di valore per gli azionisti ed il supporto allo sviluppo nel lungo periodo. In particolare, ENAV persegue il mantenimento di un adeguato livello di capitalizzazione che permetta di garantire l'accesso a fonti esterne di finanziamento cercando di ottimizzare al contempo il costo dell'indebitamento, e a supportare adeguatamente lo sviluppo delle attività della Società. In tale contesto ENAV gestisce le consistenze patrimoniali e tiene conto delle condizioni economiche e dei requisiti dei *covenant* finanziari.

17. Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri ammontano complessivamente a 13.914 migliaia di euro, di cui la quota classificata nelle passività correnti ammonta a 10.313 migliaia di euro, ed hanno subito nell'esercizio la seguente movimentazione:

	31.12.2020	Incrementi	Assorbimento a conto economico	Utilizzi	31.12.2021
Fondo rischi per il contenzioso con il personale	1.383	0	(408)	(334)	641
Fondo rischi per altri contenziosi in essere	50	0	0	0	50
Altri fondi rischi	883	0	0	0	883
Fondo altri oneri	878	11.462	0	0	12.340
Totale fondi	3.194	11.462	(408)	(334)	13.914

(migliaia di euro)

Il fondo rischi per il contenzioso con il personale, la cui quota classificata nell'ambito delle passività correnti ammonta a 415 migliaia di euro, ha registrato nell'esercizio un decremento di 615 migliaia di euro per la positiva definizione di alcuni contenziosi e per l'adeguamento del fondo in termini di minore passività attese sui contenziosi di lavoro promossi a vario titolo. Al 31 dicembre 2021, il valore complessivo delle richieste giudiziali relativo a contenziosi in essere il cui rischio di soccombenza è stato valutato dai legali della società *possibile* è pari a 1 milione di euro.

Il fondo rischi per altri contenziosi in essere, la cui quota classificata nell'ambito delle passività correnti ammonta a 30 migliaia di euro, non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2020. A fine 2021, la stima degli oneri connessi a contenziosi in essere il cui rischio di soccombenza è stato valutato dai legali della società *possibile* è pari a 0,3 milioni di euro.

Il fondo altri oneri, la cui quota classificata nell'ambito delle passività correnti ammonta a 9.868 migliaia di euro, si è incrementato per la rilevazione della misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dall'art. 4 commi 1-7 ter della Legge 92/2012 denominata isopensione, attivata a valle dell'accordo sottoscritto con il sindacato dei dirigenti in data 7 dicembre 2021. Il termine del programma di esodo è fissato per il 30 novembre 2023.

18. Tfr e altri benefici ai dipendenti

Il TFR e altri benefici ai dipendenti è pari a 34.744 migliaia di euro ed è composto dal Fondo di Trattamento di Fine Rapporto, disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, riguardanti l'ammontare da corrispondere ai dipendenti ENAV all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.

La movimentazione del TFR e altri benefici ai dipendenti è riportata nella seguente tabella:



	31.12.2021	31.12.2020
Passività per benefici ai dipendenti a inizio periodo	35.921	36.584
Interest cost	232	312
(Utili)/Perdite attuariali su benefici definiti	564	503
Anticipi, erogazioni ed altre variazioni	(1.973)	(1.478)
Passività per benefici ai dipendenti a fine periodo	34.744	35.921

(migliaia di euro)

La componente finanziaria dell'accantonamento pari a 232 migliaia di euro è iscritta negli oneri finanziari. L'utilizzo del fondo TFR per 1.973 migliaia di euro è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e da anticipazioni erogate al personale che ne ha fatto richiesta. La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo e risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, costituisce l'importo degli (Utili)/Perdite attuariali. Tale calcolo ha generato nel 2021 una perdita attuariale per 564 migliaia di euro.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni applicate per il processo di stima attuariale del fondo TFR:

	31.12.2021	31.12.2020
Tasso di attualizzazione	0,98%	0,34%
Tasso di inflazione	1,75%	0,80%
Tasso annuo incremento TFR	2,813%	2,100%
Tasso atteso di turnover	4,00%	4,00%
Tasso atteso di erogazione anticipazioni	2,50%	2,50%

Il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'Indice IBoxx Corporate AA con duration 10+ rilevato alla data della valutazione e commisurato alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione. La scelta del tasso di inflazione è stata effettuata analizzando nel breve periodo il documento del NadeF e nel lungo periodo mediante l'utilizzo delle ipotesi di sviluppo economico-finanziario individuato nell'ambito della Conferenza dei Servizi interministeriale. In funzione di tali documenti è stata determinata la percentuale di inflazione dell'1,75% ottenuta come media geometrica su un orizzonte temporale di medio-lungo periodo. Il tasso annuo di incremento del TFR è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali in conformità all'art. 2120 del Codice Civile.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività del TFR rispetto alla variazione delle principali ipotesi attuariali.

	Passività per benefici definiti ai dipendenti	
	31.12.2021	31.12.2020
Tasso di turnover + 1%	34.920	35.893
Tasso di turnover - 1%	35.488	36.541
Tasso di inflazione + 0,25%	35.698	36.740
Tasso di inflazione - 0,25%	34.691	35.671
Tasso di attualizzazione + 0,25%	34.387	35.348
Tasso di attualizzazione - 0,25%	36.021	37.084

(migliaia di euro)

La durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti è di 10 anni.



19. Passività finanziarie correnti e non correnti

Le passività finanziarie correnti e non correnti accolgono: i) i debiti verso gli istituti di credito per finanziamenti a medio – lungo termine con esposizione della quota a breve tra le passività finanziarie correnti comprensivi degli interessi passivi rilevati per competenza; ii) il prestito obbligazionario emesso il 4 agosto 2015 con esposizione nelle passività correnti insieme agli interessi passivi rilevati per competenza al 31 dicembre 2021; iii) le passività finanziarie per leasing emerse dall'applicazione del nuovo principio contabile internazionale IFRS 16. Il *fair value* dello strumento finanziario derivato presenta al 31 dicembre 2021 un valore positivo ed esposto nell'ambito delle attività finanziarie, con contestuale azzeramento del *fair value* negativo al 31 dicembre 2020.

Si riportano di seguito i valori al 31 dicembre 2021 posti a confronto con l'esercizio precedente e le relative variazioni:

	31.12.2021			31.12.2020			Variazioni		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Finanziamenti bancari	68.907	411.428	480.335	63.938	300.048	363.986	4.969	111.380	116.349
Prestito obbligazionario	181.418	0	181.418	1.418	180.000	181.418	180.000	(180.000)	0
Strumenti finanziari derivati	0	0	0	25	33	58	(25)	(33)	(58)
Debiti finanziari per lease ex IFRS 16	744	1.085	1.829	873	1.230	2.103	(129)	(145)	(274)
Totale	251.069	412.513	663.582	66.254	481.311	547.565	184.815	(68.798)	116.017

(migliaia di euro)

I finanziamenti bancari al 31 dicembre 2021 hanno registrato un incremento netto di 116.349 migliaia di euro dovuto all'accensione di nuovi finanziamenti e il rimborso delle rate dei finanziamenti in essere, recependo gli effetti del costo ammortizzato. In particolare si evidenzia: i) l'accensione di tre finanziamenti nella forma di Term Loan, nel mese di luglio 2021, per complessivi 180 milioni di euro della durata di 24 mesi con rimborso alla scadenza; ii) il rimborso delle due rate semestrali del finanziamento con BEI, di iniziali 80 milioni di euro, per complessivi 5.333 migliaia di euro con scadenza il 12 dicembre 2032, e delle due rate semestrali del finanziamento con BEI, di iniziali 100 milioni, per complessivi 8.332 migliaia di euro, con scadenza il 19 dicembre 2029; iii) il rimborso di due rate semestrali del finanziamento con Intesa San Paolo di iniziali 100 milioni di euro, per 33.333 migliaia di euro con scadenza il 30 ottobre 2023; iv) il rimborso di due rate semestrali del finanziamento con Mediobanca di iniziali 50 milioni di euro, per 16.667 migliaia di euro, con scadenza il 28 ottobre 2023.

Le quote dei finanziamenti, da rimborsare nel 2022 in coerenza con i piani di ammortamento, sono espone tra le passività correnti per complessivi 68.907 migliaia di euro, comprensive degli effetti connessi al costo ammortizzato.

Al 31 dicembre 2021 ENAV dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate per 285 milioni di euro.

Nella seguente tabella viene riportata l'analisi dei finanziamenti con le condizioni generali per ogni singolo rapporto di credito della società nei confronti degli enti finanziatori. Relativamente agli anticipi con gli istituti finanziari Unicredit e Intesa San Paolo, si evidenzia che le condizioni applicate sono concordate di volta in volta e riflettono la situazione di mercato, mentre le condizioni delle linee *committed* vengono determinate in base alla percentuale di utilizzo.



Finanziatore	Tipologia	Ammontare utilizzato		Ammontare disponibile	Valore in bilancio	Tasso
		Ammontare concesso	(valore nominale)			
BNL-Bnp Paribas	RCF	60.000	0	60.000	0	Euribor + spread
Unicredit	Anticipi export	15.000	0	15.000	0	Euribor + spread
Intesa San Paolo	Anticipi finanziari	50.000	0	50.000	0	Euribor + spread
Mediobanca	RCF	15.000	0	15.000	0	Euribor + spread
Unicredit	RCF	145.000	0	145.000	0	Euribor + spread
Totale		285.000	0	285.000	0	

(migliaia di euro)

Il tasso di interesse medio sui finanziamenti bancari nel periodo di riferimento è stato pari a 1,06% leggermente inferiore al tasso risultante nell'esercizio precedente pari a 1,35%.

I debiti finanziari per lease ex IFRS 16 accolgono, per complessivi 1.829 migliaia di euro, le passività finanziarie relative ai diritti d'uso iscritti, con ripartizione tra lungo e breve, in linea con le scadenze contrattuali. Nel corso dell'esercizio il suddetto debito si è decrementato a seguito dei pagamenti effettuati.

In data 4 agosto 2015 ENAV ha emesso un prestito obbligazionario per un valore nominale di 180 milioni di euro, quotato presso la *Luxembourg Stock Exchange's regulated market*, della durata di sette anni con rimborso integrale alla scadenza fissata il 4 agosto 2022. L'emissione obbligazionaria prevede il pagamento di una cedola annuale posticipata in misura fissa dell'1,93% del valore nominale. Gli interessi di competenza dell'esercizio ammontano a 1.418 migliaia di euro.

In relazione all'informativa richiesta ai sensi del IFRS 7, si rappresenta che il *fair value* del prestito obbligazionario, inteso come il prezzo che si pagherebbe per il trasferimento della passività nell'ambito di una transazione ordinaria posta in essere tra operatori di mercato, alla data di valutazione, è stimato pari a 184,1 milioni di euro.

ENAV ha stimato il *fair value* dello strumento obbligazionario utilizzando i dati di mercato desunti da un primario *information provider*, applicando allo *zero curve* uno spread addizionale per la controparte ENAV.

In relazione alle altre operazioni di finanziamento, si rappresenta che il *fair value* al 31 dicembre 2021 dei prestiti bancari è stimato pari a 474,8 milioni di euro. La stima è stata effettuata considerando una curva *free risk* dei tassi di mercato, maggiorata di uno *spread posto pari al differenziale BTP/Bund* per considerare la componente rischio di credito.

La seguente tabella riporta la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020 determinato secondo quanto previsto dagli *Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del regolamento sul prospetto* emanati da ESMA (European Securities & Markets Authority) in data 4 marzo 2021 ed in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti dalla CONSOB con Richiamo di Attenzione n. 5/21 del 29 aprile 2021.



	31.12.2021	di cui con parti correlate	31.12.2020	di cui con parti correlate
(A) Disponibilità liquide presso banche	195.089	30.875	292.870	225
(B) Altre disponibilità liquide equivalenti	0	0	0	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	195.089	30.875	292.870	225
(E) Crediti finanziari correnti	1.928	0	11.304	0
(F) Debiti finanziari correnti	(181.418)	0	0	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento finanziario non corrente	(68.907)	0	(65.356)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(744)	0	(873)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(251.069)	0	(66.229)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto Liquidità (D)-(E)+(I)	(54.052)	30.875	237.945	225
(K) Debiti finanziari non correnti	(411.428)	0	(300.048)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	(180.000)	0
(M) Altri debiti non correnti	(1.085)	0	(1.230)	0
(N) Debiti commerciali non correnti	(40.989)	0	(8.296)	0
(O) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)+(N)	(453.502)	0	(489.574)	0
(P) Totale Indebitamento Finanziario Netto come da orinamenti ESMA (J)+(O)	(507.554)	30.875	(251.629)	225
(Q) Strumenti Derivati Correnti e Non Correnti	153	0	(58)	0
(R) Crediti finanziari non correnti	9.848	0	0	0
(S) Totale Indebitamento Finanziario Netto ENAV (P)+(Q)+(R)	(497.553)	30.875	(251.687)	225

(migliaia di euro)

20. Debiti commerciali correnti e non correnti

I debiti commerciali correnti ammontano a 97.523 migliaia di euro e registrano un decremento netto di 39.503 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente a seguito dei movimenti avvenuti nelle voci rappresentate nella seguente tabella:

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Debiti commerciali correnti			
Debiti verso fornitori	81.786	88.925	(7.139)
Debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo	3.050	2.788	262
Debiti per balance	12.687	45.313	(32.626)
Totale	97.523	137.026	(39.503)
Debiti commerciali non correnti			
Debiti per Balance	40.989	8.296	32.693
Totale	40.989	8.296	32.693

(migliaia di euro)

I debiti verso i fornitori di beni e servizi necessari all'attività di ENAV registrano un decremento netto di 7,1 milioni di euro legato principalmente ad una riduzione nelle fatturazioni ricevute dai fornitori.

La voce debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo che ammonta a 3.050 migliaia di euro risulta tendenzialmente in linea con il dato emerso nell'esercizio precedente, ed accoglie principalmente i pre-financing ricevuti sui progetti finanziati in ambito europeo.

I debiti per balance Eurocontrol ammontano complessivamente a 53.676 migliaia di euro, di cui la parte classificata nei debiti correnti è pari a 12.687 migliaia di euro e corrisponde all'importo che verrà imputato a conto economico nel 2022 in conformità a quanto effettuato in ambito tariffario. I valori complessivi risultano tendenzialmente in linea nei due esercizi e registrano un incremento della quota balance non corrente riferita all'iscrizione effettuata per l'esercizio 2021 e riguardante in particolare il balance per rischio traffico, sia di rotta che per le prime due fasce di terminale, per complessivi 10,6 milioni di euro, avendo rilevato a consuntivo delle unità di servizio superiori alle previsioni effettuate in sede di piano di performance. Sono inoltre stati iscritti balance in restituzione ai vettori per la quota parte dei balance inseriti in tariffa 2021 ma non interamente restituiti in quanto il traffico si è attestato a valori inferiori rispetto al dato previsto in sede



di tariffa, per complessivi 17 milioni di euro riferiti sia alla rotta che alla prima e seconda fascia di tariffazione. Il balance costi di Eurocontrol ammonta complessivamente a 6,3 milioni di euro e si riferisce sia al conguaglio costi 2020 che alla variazione rispetto ai costi inseriti in tariffa per il 2021. La quota corrente del balance si è ridotta per il rigiro a conto economico della quota 2021, in conformità a quanto effettuato in ambito tariffario.

21. Altre passività correnti e non correnti

Le altre passività correnti e non correnti registrano complessivamente un decremento di 46.425 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, a seguito delle variazioni rilevate nelle voci riportate nella seguente tabella:

	31.12.2021			31.12.2020			Variazioni		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Acconti	38.271	0	38.271	38.414	0	38.414	(143)	0	(143)
Altri debiti	44.819	0	44.819	88.650	0	88.650	(43.831)	0	(43.831)
Risconti	8.174	169.118	177.292	8.348	171.395	179.743	(174)	(2.277)	(2.451)
Totale	91.264	169.118	260.382	135.412	171.395	306.807	(44.148)	(2.277)	(46.425)

(migliaia di euro)

La voce **Acconti** ammonta a complessivi 38.271 migliaia di euro e si riferisce per 35.862 migliaia di euro al debito verso l'Aeronautica Militare Italiana (AMI) per la quota degli incassi di competenza ricevuti nel 2021 per i servizi di rotta e di terminale e per 2.409 migliaia di euro al debito verso Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) per gli incassi di competenza inerenti agli stessi servizi. Nel corso del 2021 si è proceduto a pagare l'Aeronautica Militare per la quota di competenza dei servizi di terminale per complessivi 7,5 milioni di euro e a compensare gli acconti AMI per i servizi di rotta rilevati al 31 dicembre 2020 con il credito vantato nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), da cui è emerso un importo a debito pari a 16,2 milioni di euro, iscritto nell'ambito degli altri debiti. Infine, si è proceduto ad effettuare il pagamento delle quote di competenza di ENAC per complessivi 7,2 milioni di euro.

Gli **Altri debiti**, che ammontano a 44.819 migliaia di euro registrano, rispetto all'esercizio precedente, un decremento netto di 43.831 migliaia di euro imputabile principalmente al pagamento del debito verso il MEF riferito agli acconti AMI per servizi di rotta e il credito per i voli esenti maturati nel 2019 per 65,4 milioni di euro e dai maggiori debiti verso il personale per gli accantonamenti di competenza rilevati nell'esercizio.

La voce **Risconti** è principalmente riferibile ai risconti passivi riguardanti i progetti di investimento finanziati, di cui la quota a breve rappresenta l'importo che si riverserà a conto economico nei prossimi 12 mesi. In particolare, la voce accoglie: i) i contributi PON Infrastrutture e Reti riferiti al periodo 2000/2006, 2007/2013 e 2014/2020 riguardanti specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud per un importo, al netto delle quote imputate a conto economico, per 71.907 migliaia di euro (79.194 migliaia di euro al 31 dicembre 2020); ii) i contributi in conto impianti a valere sugli investimenti per gli aeroporti militari, ai sensi di quanto previsto dalla Legge 102/09, pari a 55.387 migliaia di euro (57.286 migliaia di euro al 31 dicembre 2020); iii) i contributi legati ai progetti di investimento finanziati con il programma CEF per un importo pari a 45.645 migliaia di euro (38.778 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) che ha registrato nell'esercizio un incremento per la rendicontazione dei progetti di investimento finanziati nell'ambito del programma CEF call 2014, 2016 e 2017.



22. Debiti tributari e previdenziali

I debiti tributari e previdenziali ammontano a complessivi 29.878 migliaia di euro e sono così formati:

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Debiti tributari	17.309	6.711	10.598
Debiti verso istituti di previdenza	12.569	11.771	798
Totale	29.878	18.482	11.396

(migliaia di euro)

I Debiti tributari registrano un incremento di 10.598 migliaia di euro principalmente per il debito IRES ed IRAP pari complessivamente a 10.425 migliaia di euro e che nell'esercizio precedente presentava un saldo a credito.

Il Debito verso istituti di previdenza registra un incremento di 798 migliaia di euro principalmente per i maggiori accantonamenti sugli accantonamenti del costo del personale rilevato per competenza e per i contributi sulle ferie maturate e non godute.



Informazioni sulle voci di Conto Economico

23. Ricavi da contratti con i clienti

I ricavi da contratti con i clienti, rappresentati dai ricavi da attività operativa e dalla componente rettificativa balance, ammontano complessivamente a 772.185 migliaia di euro in incremento di 59.430 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, grazie agli effetti prodotti dalla copertura vaccinale a livello nazionale ed internazionale la quale ha favorito la ripresa degli spostamenti dei cittadini e di conseguenza dei collegamenti aerei. Tali valori, comunque, si attestano ancora a livelli inferiori rispetto al 2019, esercizio non inficiato dagli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria da COVID-19. Su tali ricavi, incidono positivamente anche i ricavi da mercato non regolamentato che registrano un incremento del 57% rispetto al 2020.

Le tabelle di seguito riportate mostrano il dettaglio delle singole voci che compongono i ricavi da contratti con i clienti oltre alla disaggregazione degli stessi per natura e tipo di attività in conformità a quanto richiesto dal principio IFRS 15.

	2021	2020	Variazioni	%
Ricavi di rotta	324.025	233.136	90.889	39,0%
Ricavi di terminale	136.329	81.899	54.430	66,5%
Esenzioni di rotta e di terminale	10.990	10.239	751	7,3%
Ricavi da mercato non regolamentato	6.443	4.103	2.340	57,0%
Totale Ricavi da attività operativa	477.787	329.377	148.410	45,1%
Balance	294.398	383.378	(88.980)	-23%
Totale ricavi da contratti con i clienti	772.185	712.755	59.430	8,3%

(migliaia di euro)

Ricavi di rotta

I Ricavi di rotta ammontano a 324.025 migliaia di euro in incremento del 39%, rispetto al 2020, per effetto delle maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio che si attestano a +46,2% (-61,0% 2020 su 2019). Tale incremento è dovuto essenzialmente ad un recupero nel traffico aereo gestito a decorrere dal mese di aprile e con picchi di traffico nel periodo estivo. Nonostante, tali valori mostrino segni di ripresa, si evidenziano tuttora livelli inferiori rispetto al 2019 (-43% 2021 su 2019). La tariffa applicata nel 2021 si decrementa del -5,06% (euro 62,68 nel 2021 vs euro 66,02 nel 2020), riduzione che si attesta a -0,89% se si considera la sola tariffa al netto dei balance.

Considerando i ricavi di rotta anche con la componente dei voli esenti, che registrano un incremento dell'1,5% per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio pari a +6,4% (-5,7% 2020 verso 2019), e la componente rettificativa per Balance, i ricavi di rotta si attestano complessivamente a 560.907 migliaia di euro, in incremento di 43.888 migliaia di euro, come di seguito rappresentato:

	2021	2020	Variazioni	%
Ricavi di rotta	324.025	233.136	90.889	39,0%
Esenzioni di rotta	8.007	7.890	117	1,5%
<i>Subtotale ricavi</i>	<i>332.032</i>	<i>241.026</i>	<i>91.006</i>	<i>37,8%</i>
Balance dell'anno di rotta	213.413	295.025	(81.612)	-27,7%
Attualizzazione balance dell'anno	(7.169)	(15.299)	8.130	-53,1%
Variazione balance	(4.570)	(4.361)	(209)	4,8%
Utilizzo balance di rotta n-2	27.201	628	26.573	n.a.
<i>Subtotale balance</i>	<i>228.875</i>	<i>275.993</i>	<i>(47.118)</i>	<i>-17,1%</i>
Totale ricavi di rotta con balance	560.907	517.019	43.888	8,5%

(migliaia di euro)



Il balance dell'anno di rotta ammonta a 213.413 migliaia di euro, in decremento di 81.612 migliaia di euro rispetto al 2020. Il balance è stato determinato in coerenza con quanto stabilito dal Regolamento UE 2020/1627 il quale ha applicato misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (2020-2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione al fine di tener conto degli effetti che la pandemia da COVID-19 ha avuto sul settore del trasporto aereo. Tale Regolamento ha in parte derogato a quanto previsto, in tema di obiettivi prestazionali in termini di efficienza economica, dal Regolamento UE 2019/317 al fine di tenere conto della notevole diminuzione del traffico aereo conseguente alla contrazione della domanda e delle misure di contenimento della pandemia adottate dagli Stati membri. Tutto questo ha portato anche all'emanazione del Regolamento UE 2021/891 che ha ridefinito gli obiettivi prestazionali per il terzo periodo regolatorio e identificato come parametro di riferimento l'indicatore di performance *Determined Unit Cost (DUC)* ovvero il rapporto fra costi determinati e il traffico espresso in termini di unità di servizio, che per il biennio 2020-2021, considerato come un unico periodo, non deve eccedere il +120,1% della DUC consuntivata nel 2019. Ai sensi di tale regolamento, è stato presentato da ultimo nel mese di novembre 2021 il piano delle performance redatto sulla base delle nuove previsioni di traffico aereo per il periodo 2022 – 2024 e dei costi determinati consuntivi per il 2020, forecast per il 2021 e previsionali per gli anni successivi. Tale piano è stato il riferimento per la determinazione dei balance dell'anno, facendo emergere: i) una perdita dei ricavi del biennio, che al netto di quanto già iscritto nel 2020, ammonta a complessivi 242,5 milioni di euro, per ENAV ed Eurocontrol; ii) l'iscrizione di un balance in restituzione per rischio traffico di 8 milioni di euro avendo determinato a consuntivo +2,8% di unità di servizio rispetto alle uds previste nel piano di performance; iii) l'iscrizione di un balance negativo di 12,4 milioni di euro per balance inseriti in restituzione ai vettori nella tariffa 2021 e solo in parte restituiti a causa del minor traffico rilevato a consuntivo rispetto a quanto indicato in tariffa per lo stesso anno; iv) balance in restituzione per complessivi 7 milioni di euro iscritti in conformità al Regolamento 2019/317, la cui applicabilità non è stata derogata dai Regolamenti successivi. I balance iscritti nell'esercizio sono stati attualizzati in un arco temporale coerente con i Regolamenti UE di cui per la parte relativa alla perdita di ricavi è previsto il recupero in un arco temporale di cinque anni a decorrere dal 2023.

La variazione balance è relativa al conguaglio dei costi Eurocontrol riferiti al 2020 che incide negativamente per 4,6 milioni di euro, mentre l'utilizzo balance di rotta n-2 riguarda i balance iscritti negli anni precedenti ed in restituzione ai vettori in tariffa 2021.

Ricavi di terminale

I Ricavi di terminale si attestano a 136.329 migliaia di euro e registrano un incremento del 66,5%, rispetto all'esercizio precedente, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente chiude a +37,2% (-60,8% 2020 su 2019) mostrando un parziale recupero sebbene a livelli inferiori rispetto al 2019 (-45,8%). Tale effetto è stato parzialmente compensato dalla riduzione tariffaria applicata nelle prime due zone di tariffazione.

In particolare, la *prima zona di tariffazione*, rappresentata dall'aeroporto di Roma Fiumicino, ha registrato un incremento nel traffico aereo assistito, rispetto al 2020, espresso in unità di servizio, del +8,1% (-68,7% 2020 su 2019) con un buon andamento nell'ambito del traffico aereo internazionale. La tariffa applicata per il 2021 è stata pari a euro 164,55 in riduzione dell'1,66% rispetto alla tariffa del 2020 che ammontava a euro 167,33. La *seconda zona di tariffazione*, rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, registra un incremento nel traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +33,7% rispetto al 2020 (-58,7% 2020 su 2019), con un andamento particolarmente positivo del



traffico aereo nazionale che comunque si attesta ancora su valori inferiori rispetto al 2019 (-44,4% di unità di servizio). La tariffa applicata nel 2021 è stata pari a euro 160,86, in riduzione del -4,0%, rispetto alla tariffa applicata nel 2020, che si attestava a euro 167,56.

La *terza zona di tariffazione*, che comprende n. 40 aeroporti a medio e basso traffico, registra un aumento nel traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +49,0% rispetto al 2020 (-58,2% 2020 su 2019) con il traffico nazionale in crescita del 52,5% ed un parziale recupero sul 2019 che si attesta a -36,2%. A tali risultati si aggiunge l'incremento della tariffa applicata nel 2021 che ammonta a euro 395,35 (+32,26% rispetto alla tariffa 2020 che era pari a euro 298,93).

Considerando i ricavi di terminale congiuntamente ai ricavi per voli esenti, in incremento di 634 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, e la componente rettificativa per Balance, i ricavi di terminale si attestano complessivamente a 204.835 migliaia di euro, in crescita di 13.202 migliaia di euro, rispetto al 2020, come di seguito rappresentato:

	2021	2020	Variazioni	%
Ricavi di terminale	136.329	81.899	54.430	66,5%
Esenzioni di terminale	2.983	2.349	634	27,0%
<i>Subtotale</i>	<i>139.312</i>	<i>84.248</i>	<i>55.064</i>	<i>65,4%</i>
Balance dell'anno di terminale	57.497	105.480	(47.983)	-45,5%
Attualizzazione balance dell'anno	(2.077)	(5.491)	3.414	-62,2%
Variazione balance	(448)	0	(448)	n.a.
Utilizzo balance di terminale n-2	10.551	7.396	3.155	42,7%
<i>Subtotale</i>	<i>65.523</i>	<i>107.385</i>	<i>(41.862)</i>	<i>-39,0%</i>
Totale ricavi di terminale con balance	204.835	191.633	13.202	6,9%

(migliaia di euro)

Il balance dell'anno di terminale ammonta complessivamente a 57.497 migliaia di euro e registra un decremento di 47.983 migliaia di euro, rispetto al 2020. La determinazione del balance di terminale per la prima e seconda fascia di tariffazione ha seguito le stesse regole previste per la rotta, mentre per la terza fascia di tariffazione si è adottata la regola del cost recovery. In particolare, sono stati iscritti per la prima e seconda zona di tariffazione balance positivi complessivi pari a 38,2 milioni di euro, in decremento di 3,1 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, essenzialmente per l'iscrizione del balance negativo per rischio traffico della seconda zona di tariffazione. La terza zona di tariffazione registra un balance di 19,3 milioni di euro in riduzione di 44,9 milioni di euro rispetto al 2020 per i maggiori costi emersi a consuntivo rispetto a quanto previsto in ambito tariffario. I suddetti balance sono stati attualizzati sulla base dei tempi di recupero degli stessi, che prevedono in parte un recupero in cinque esercizi a decorrere dal 2023, determinando un valore negativo pari a 2.077 migliaia di euro. L'utilizzo del balance di terminale, iscritto negli esercizi precedenti ed inserito in tariffa 2021, si attesta a 10.551 migliaia di euro.

I Ricavi da mercato non regolamentato ammontano a 6.443 migliaia di euro e registrano un incremento del 57% rispetto all'esercizio precedente, principalmente per le maggiori attività di consulenza aeronautica e di formazione operativa effettuata nell'esercizio. In particolare, si segnala il supporto per il nuovo strumento di sorveglianza da implementare nell'aeroporto internazionale Hamad di Doha per il service provider Qatar Civil Aviation Authority in collaborazione con Leonardo S.p.A., la formazione operativa al personale della Divisione Aviazione e Assalto Aereo che presta servizio come Controllore del Traffico Aereo nei diversi aeroporti dell'esercito nazionale colombiano, le attività di radiomisure in Croazia e in Romania e la consulenza



aeronautica per la fornitura, insieme al service provider francese (DSNA) del Technical Integration Service del programma Coflight Cloud Services al service provider svizzero Skyguide.

Si riporta di seguito l'evidenza della disaggregazione dei ricavi da mercato non regolamentato per tipo di attività.

	2021	2020	Variazioni	%
Ricavi da mercato non regolamentato				
Radiomisure	1.278	1.218	60	4,9%
Consulenza aeronautica	1.795	475	1.320	n.a.
Servizi tecnici e di ingegneria	1.323	896	427	47,7%
Formazione	142	2	140	n.a.
Altri ricavi	1.905	1.512	393	26,0%
Totale ricavi da mercato non regolamentato	6.443	4.103	2.340	57,0%

(migliaia di euro)

24. Altri ricavi operativi

Gli altri ricavi operativi si attestano a 53.540 migliaia di euro in incremento del 9,4% rispetto all'esercizio precedente, e sono così composti:

	2021	2020	Variazioni	%
Contributi in conto impianti	8.526	9.569	(1.043)	-10,9%
Contributi in conto esercizio	30.997	30.721	276	0,9%
Finanziamenti Europei	4.476	2.969	1.507	50,8%
Altri ricavi e proventi	9.541	5.659	3.882	68,6%
Totale altri ricavi operativi	53.540	48.918	4.622	9,4%

(migliaia di euro)

I contributi in conto impianti recepiscono la quota imputata a conto economico commisurata agli ammortamenti generati dai cespiti a cui i contributi si riferiscono e registrano un decremento a seguito delle minori entrate in esercizio nel 2021.

I contributi in conto esercizio pari a complessivi 30.997 migliaia di euro sono rappresentati: per 30 milioni di euro dal contributo riconosciuto a ENAV, ai sensi dell'art. 11 septies della Legge 248/05, per compensare i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa; per 997 migliaia di euro da altri contributi di cui la parte maggiore è legata ai corsi finanziati effettuati verso il personale operativo.

I finanziamenti europei registrano un incremento di 1.507 migliaia di euro per la rendicontazione di alcuni progetti finanziati in ambito Connecting European Facility (CEF) e per Sesar wave 2 e 3.

Gli altri ricavi e proventi ammontano a 9.541 migliaia di euro e si incrementano di 3.882 migliaia di euro principalmente per i contratti di servizio intercompany formalizzati verso alcune società del Gruppo che in parte hanno avuto decorrenza nell'ultimo trimestre del 2020.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della voce ricavi per gli esercizi 2021 e 2020 suddivisi per area geografica:

Ricavi	2021	% sui ricavi	2020	% sui ricavi
Italia	822.618	99,7%	759.549	99,7%
UE	2.008	0,2%	1.743	0,2%
Extra UE	1.099	0,1%	381	0,1%
Totale ricavi	825.725		761.673	

(migliaia di euro)



25. Costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi ed altri costi operativi

I costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi ed altri costi operativi ammontano complessivamente a 188.773 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 10.415 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, a seguito di un aumento registrato su varie categorie di costi come di seguito rappresentato.

	2021	2020	Variazioni	%
Costi per acquisto di beni	3.650	4.121	(471)	-11,4%
Costi per servizi:				
Costi per manutenzioni	88.159	87.294	865	1,0%
Costi per contribuzioni eurocontrol	36.593	33.043	3.550	10,7%
Costi per utenze e telecomunicazioni	27.378	24.750	2.628	10,6%
Costi per assicurazioni	2.784	2.776	8	0,3%
Pulizia e vigilanza	4.586	4.844	(258)	-5,3%
Altri costi riguardanti il personale	6.444	4.741	1.703	35,9%
Prestazioni professionali	4.976	5.681	(705)	-12,4%
Altri costi per servizi	10.332	6.107	4.225	69,2%
Totale costi per servizi	181.252	169.236	12.016	7,1%
Costi per godimento beni di terzi	937	1.056	(119)	-11,3%
Altri costi operativi	2.934	3.945	(1.011)	-25,6%
Totale costi	188.773	178.358	10.415	5,8%

(migliaia di euro)

I Costi per acquisto di beni accolgono sia i costi sostenuti per l'acquisto di parti di ricambio relativi ad impianti ed apparati utilizzati per il controllo del traffico aereo e la relativa variazione delle rimanenze che registrano nel 2021 una riduzione per minori acquisti di apparati ed impieghi di parti di ricambio, che il materiale di consumo in riduzione per l'acquisto dei dispositivi di protezione dal virus COVID-19, in misura inferiore rispetto all'esercizio precedente.

I Costi per servizi registrano complessivamente un incremento netto di 12.016 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, riferito in particolar modo ai seguenti eventi: i) maggiori costi per contribuzione Eurocontrol che aveva recepito nel 2020 le misure di contenimento dei costi adottate dall'agenzia e non attuate nel 2021; ii) incremento dei costi per utenze, a valere su tutto il territorio nazionale, sia per il maggior costo dell'energia che per l'apertura di tutti gli aeroporti che nel 2020 avevano usufruito per alcuni di una chiusura per alcuni mesi; iii) incremento dei costi per le trasferte del personale dipendente, che nel 2020 avevano subito un fermo per il blocco agli spostamenti a causa dell'emergenza sanitaria e per l'aumento del costo dei buoni pasto; iv) aumento degli altri costi per servizi per la maggiore coordination fee richiesta sui progetti finanziati in ambito Connecting European Facility.

Gli Altri costi operativi si attestano a 2.934 migliaia di euro in decremento di 1.011 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente che conteneva 878 migliaia di euro da destinare a sostegno della lotta contro il COVID-19.

26. Costo del personale

Il costo del personale ammonta a 437.114 migliaia di euro e rileva un incremento del 8,9%, rispetto all'esercizio precedente, sia per la ripresa delle attività nel settore del trasporto aereo che si riflettono direttamente nella parte variabile della retribuzione, che per l'adozione al personale dirigente di ENAV della misura di accompagnamento alla pensione di cui all'art. 4 della Legge 92/2012 denominata *Isopensione*.



	2021	2020	Variazioni	%
Salari e stipendi, di cui:				
retribuzione fissa	247.174	246.771	403	0,2%
retribuzione variabile	53.087	35.591	17.496	49,2%
Totale salari e stipendi	300.261	282.362	17.899	6,3%
Oneri sociali	98.433	91.862	6.571	7,2%
Trattamento di fine rapporto	19.838	19.852	(14)	-0,1%
Altri costi	18.582	7.304	11.278	154,4%
Totale costo del personale	437.114	401.380	35.734	8,9%

(migliaia di euro)

La retribuzione fissa si attesta a 247.174 migliaia di euro, tendenzialmente in linea rispetto al dato emerso nel 2020, beneficiando del diverso peso retributivo tra le cessazioni del rapporto di lavoro e le nuove assunzioni, in presenza di un organico effettivo alla fine del 2021 di 3.295 unità, in decremento di 35 unità rispetto al 2020, e di 3.375 unità medie in decremento di 8 unità.

La retribuzione variabile registra un incremento del 49,2% principalmente attribuibile al minore effetto delle ferie maturate e non godute che incide per 1,4 milioni di euro laddove nel periodo a confronto incidere positivamente per 8,7 milioni di euro per effetto dell'utilizzo delle ferie maturate nell'esercizio e del pressoché integrale smaltimento di quelle maturate e non fruito negli anni precedenti. Le altre voci che contribuiscono all'incremento della retribuzione variabile sono riferite al personale operativo CTA (Controllore del Traffico Aereo) che con il maggior traffico aereo gestito nel 2021 ha visto il ritorno alla normale configurazione operativa, rispetto a quella ridotta applicata nel 2020, e che si traduce in un maggiore straordinario in linea operativa, nell'incremento del lavoro festivo e della reperibilità, oltre al maggior premio di risultato determinato sulla base delle unità di servizio gestite.

Gli altri costi del personale registrano un incremento di 11.278 migliaia di euro, rispetto all'esercizio 2020, principalmente per l'adozione della misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dall'art. 4 commi 1-7 ter della Legge 92/2012 denominata *Isopensione* ed attivata a valle dell'accordo sottoscritto con il sindacato dei dirigenti in data 7 dicembre 2021. Tale accordo ha definito, tra le altre cose, il numero massimo dei dirigenti coinvolti, che matureranno i requisiti nei 7 anni successivi alla data di cessazione del rapporto di lavoro. Il termine del programma di esodo deve avvenire entro il 30 novembre 2023.

Nelle tabelle seguenti viene riportato l'organico aziendale suddiviso per categoria e per profilo professionale:

	2021	2020	Variazione
Dirigenti	45	47	(2)
Quadri	351	353	(2)
Impiegati	2.899	2.930	(31)
Consistenza finale	3.295	3.330	(35)
Consistenza media	3.375	3.383	(8)



	2021	2020	Variazione
Management e Coordinamento	396	400	(4)
Controllori traffico aereo	1.693	1.680	13
Esperti assistenza al volo	387	426	(39)
Operatori servizio meteo	27	29	(2)
Operatori radiomisure	20	22	(2)
Amministrativi	476	481	(5)
Tecnici	209	207	2
Personale informatico	87	85	2
Consistenza finale	3.295	3.330	(35)

27. Costi per lavori interni capitalizzati

I costi per lavori interni capitalizzati ammontano a 8.854 migliaia di euro (9.721 migliaia di euro nel 2020) e si riferiscono interamente alla capitalizzazione dei costi del personale dipendente per l'attività svolta sui progetti di investimento in corso di esecuzione. Il decremento dell'esercizio è collegato alle minori ore spese sui progetti di investimento.

28. Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari presentano complessivamente un saldo positivo pari a 4.843 migliaia di euro (positivi 7.431 migliaia di euro nel 2020) in cui incidono i proventi finanziari per 11.178 migliaia di euro, oneri finanziari per 6.667 migliaia di euro e gli utili netti su cambi per 332 migliaia di euro.

I proventi finanziari sono così composti:

	2021	2020	Variazioni	%
Proventi da partecipazione	796	13.610	(12.814)	-94,2%
Proventi finanziari da attualizzazione balance e crediti	5.010	73	4.937	n.a.
Interessi attivi su crediti finanziari verso controllate	208	204	4	2,0%
Altri interessi attivi	5.164	1.141	4.023	n.a.
Totale proventi finanziari	11.178	15.028	(3.850)	-25,6%

(migliaia di euro)

I proventi finanziari mostrano un decremento netto di 3.850 migliaia di euro principalmente dovuta alla voce proventi da partecipazioni che nel 2020 conteneva il dividendo deliberato dall'assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2019 della controllata Techno Sky. Le altre voci, invece, si incrementano a seguito dei proventi finanziari da attualizzazione dei balance e per gli interessi attivi rilevati sul credito tributario oggetto di cessione pro-soluto nell'esercizio 2021 per complessivi 4 milioni di euro.

Gli oneri finanziari si attestano a 6.667 migliaia di euro in decremento di 479 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, per l'azzeramento degli oneri finanziari su attualizzazione che hanno compensato l'incremento degli interessi passivi sui finanziamenti.

Il dettaglio degli oneri finanziari è riportato nella seguente tabella.



	2021	2020	Variazioni	%
Interessi passivi su finanziamenti bancari	2.825	2.477	348	14,0%
Interessi passivi sul prestito obbligazionario	3.474	3.474	0	0,0%
Interessi passivi su benefici ai dipendenti	232	312	(80)	-25,6%
Interessi passivi su passività per lease	30	38	(8)	-21,1%
Oneri finanziari su attualizzazione	0	684	(684)	-100,0%
Altri interessi passivi	106	161	(55)	-34,2%
Totale oneri finanziari	6.667	7.146	(479)	-6,7%

(migliaia di euro)

29. Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito ammontano complessivamente a 21.915 migliaia di euro e presentano un incremento di 13.205 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per la maggiore base dell'imponibile fiscale. Le imposte dell'esercizio sono composte come da tabella si seguito riportata:

	2021	2020	Variazioni	%
IRES	20.201	10.998	9.203	83,7%
IRAP	2.943	3.680	(737)	-20,0%
Totale imposte correnti	23.144	14.678	8.466	57,7%
Imposte anticipate	(1.370)	(5.916)	4.546	-76,8%
Imposte differite	141	(52)	193	n.a.
Totale imposte correnti, anticipate e differite	21.915	8.710	13.205	n.a.

(migliaia di euro)

Per i dettagli sulla rilevazione delle imposte anticipate e differite si rinvia a quanto riportato nella nota 8.

Il tax rate per l'imposta IRES dell'esercizio 2021 è risultato pari a 24,2% tendenzialmente in linea con l'imposta teorica del 24%.

	2021		2020	
	IRES	Incidenza %	IRES	Incidenza %
Utile ante imposte	83.504		52.052	
Imposta teorica	20.041	24,0%	12.492	24,0%
<i>Effetto delle variazioni in aumento/(dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria</i>				
Sopravvenienze passive in deducibili	31	0,0%	52	0,1%
Deduzione IRES dell'IRAP pagata sul costo del lavoro	0	0,0%	(97)	-0,2%
Altre	(117)	-0,1%	(2.129)	-4,1%
Differenze temporanee per fondi tassati	246	0,3%	680	1,3%
IRES Effettiva	20.201	24,2%	10.998	21,1%

(migliaia di euro)

Il tax rate per l'imposta IRAP dell'esercizio 2021 è risultato pari a 3,5% in decremento rispetto all'imposta teorica del 4,78%.



	2021		2020	
	IRAP	Incidenza %	IRAP	Incidenza %
Utile ante imposte	83.504		52.052	
Imposta teorica	3.991	4,78%	2.488	4,78%
<i>Effetto delle variazioni in aumento/(dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria</i>				
Altre	(817)	-1,0%	1.547	2,97%
Differenze temporanee per fondi tassati	0	0,0%	0	0,0%
Oneri e proventi finanziari	(231)	-0,3%	(355)	-0,68%
IRAP Effettiva	2.943	3,5%	3.680	7,07%

(migliaia di euro)



Altre informazioni

30. Parti correlate

Le parti correlate di ENAV, sono state identificate secondo quanto previsto dallo IAS 24 *Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate*, riguardano operazioni effettuate nell'interesse della Società e fanno parte della ordinaria gestione e sono regolate, ove non diversamente indicato, a condizioni di mercato. In data 1° luglio 2021, il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato, previo parere favorevole del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, la nuova *Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate* che recepisce l'emendamento al Regolamento Parti Correlate attuato da Consob con Delibera 21624 del 10 dicembre 2020 in attuazione della delega contenuta nel novellato art. 2391-bis del codice civile. Tale procedura è redatta in conformità al suddetto articolo del codice civile e in ottemperanza ai principi dettati dal *Regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate* di cui alla delibera Consob n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche e integrazioni.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i saldi economici e patrimoniali derivanti dai rapporti di ENAV con entità correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e ai dirigenti con responsabilità strategiche rispettivamente per gli esercizi 2021 e 2020.

Denominazione	Saldo al 31.12.2021								
	Crediti commerciali e altre attività correnti non	Attività Finanziarie correnti e non correnti	Disponibilit à liquide	Debiti finanziari	Debiti commerciali e altre passività correnti	Ricavi e altri ricavi operativi	Costi per beni e servizi e altri costi oper	Costi godimento beni di terzi	Proventi finanziari
Controllate dirette									
Techno Sky S.r.l.	27.914	0	0	465	85.967	5.444	72.484	32	0
IDS AirNav S.r.l.	2.396	8.322	0	0	2.763	2.295	1.791	0	155
Enav Asia Pacific Sdn Bhd	51	0	0	0	0	306	0	0	0
Enav North Atlantic LLC	0	3.454	0	0	0	0	0	0	54
D-Flight S.p.A.	1.143	0	0	0	100	674	100	0	0
Correlate esterne									
MEF	10.993	0	30.875	0	42.518	10.991	0	0	0
MIMS	64.654	0	0	0	0	34.308	0	0	0
Gruppo Enel	0	0	0	0	57	0	5.205	0	0
Gruppo Leonardo	339	0	0	0	12.737	411	505	0	0
Gruppo CDP	56	0	0	0	1.245	11	624	0	0
Altre correlate esterne	0	0	0	0	25	101	132	23	0
Saldo di Bilancio	244.096	11.929	195.089	663.583	277.617	825.725	184.902	937	11.178
inc.% parti correlate	44,1%	98,7%	15,8%	0,1%	52,4%	6,6%	43,7%	5,9%	1,9%

(migliaia di euro)



Denominazione	Saldo al 31.12.2020							
	Crediti commerciali e altre attività correnti non	Attività Finanziarie correnti e non correnti	Disponibilità a liquide	Debiti commerciali e altre passività correnti	Ricavi e altri ricavi operativi	Costi per beni e servizi e altri costi operativi	Costi godimento beni di terzi	Proventi finanziari
Controllate dirette								
Techno Sky S.r.l.	29.148	0	0	70.341	2.242	72.213	0	13.194
IDS AirNav S.r.l.	1.440	8.168	0	1.555	1.343	1.615	0	126
Enav Asia Pacific Sdn Bhd	78	0	0	0	430	0	0	0
Enav North Atlantic LLC	0	3.136	0	0	0	0	0	78
D-Flight S.p.A.	570	0	0	0	704	0	0	0
Consorzio Sicta in liquidazione	0	0	0	0	0	0	0	0
Correlate esterne								
MEF	10.243	0	225	91.866	10.239	0	0	0
MIMS	72.991	0	0	0	34.776	0	0	0
Gruppo Enel	0	0	0	698	0	5.987	0	0
Gruppo Leonardo	69	0	0	14.834	3	683	0	0
Altre correlate esterne	0	0	0	53	94	162	24	0
Saldo di Bilancio	211.886	11.304	292.870	272.437	761.674	173.357	1.056	15.028
Inc.% parti correlate	54,1%	100,0%	0,1%	65,8%	6,5%	46,5%	2,3%	89,2%

(migliaia di euro)

La natura dei principali rapporti sopra riportati con entità correlate interne, rappresentate dalle Società controllate da ENAV, e entità correlate esterne, quali il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) e le entità sottoposte al controllo del MEF, è di seguito rappresentata oltre che dettagliatamente descritta nel commento delle singole voci di bilancio nella nota illustrativa:

- i rapporti con la società controllata Techno Sky riguardano essenzialmente l'erogazione da parte di quest'ultima dei servizi connessi alla manutenzione degli apparati di assistenza al volo, manutenzione degli impianti AVL, nonché tutte le attività di manutenzione per le infrastrutture civili non legate a funzioni operative. Nell'ambito della voce ricavi sono iscritti i servizi intercompany erogati centralmente da ENAV;
- i rapporti con la società IDS AirNav riguardano sia delle attività che la controllata eroga nei confronti di ENAV che dei servizi centralizzati svolti da ENAV ai sensi del contratto di servizio intercompany formalizzato tra le parti oltre al finanziamento erogato dalla controllante;
- i rapporti con la società controllata Enav Asia Pacific riguardano principalmente il riaddebito dei costi per il personale distaccato oltre al riaddebito di attività svolte dal personale ENAV per la controllata regolamentate da un contratto di servizio;
- i rapporti con Enav North Atlantic si riferiscono al contratto di finanziamento erogato nel 2017 per consentire alla controllata di assolvere alle scadenze associate all'investimento in Aireon LLC. Tale finanziamento, pari a 3,5 milioni di dollari, ha scadenza il 31 dicembre 2024 e prevede un tasso di interesse pari al 2%;
- i rapporti con la società D-Flight riguardano i servizi intercompany erogati centralmente da ENAV oltre ai compensi del consiglio di amministrazione riversati alla controllante;
- i rapporti con il MEF si riferiscono principalmente a rapporti di credito e ricavo per il rimborso delle tariffe relative ai servizi erogati da ENAV in regime di esenzione e che sono posti a carico del MEF in conformità a normative europee e italiane, oltre a posizioni di debito per gli importi incassati da ENAV e relative alle quote di competenza dell'Aeronautica Militare Italiana per le tariffe di rotta. Tale debito, a valle dell'approvazione del bilancio di esercizio di ENAV, viene posto in compensazione con la posizione



creditizia. Le disponibilità liquide si riferiscono ad un conto corrente aperto dalla società presso la Banca d'Italia;

- i rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, si riferiscono a rapporti di credito e ricavo derivanti sia da un contributo in conto esercizio finalizzato a compensare i costi sostenuti da ENAV per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa ai sensi di quanto previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/05 e da crediti per contributi in conto impianti PON Reti e Mobilità sulla base di convenzioni stipulate tra le parti e a valle della registrazione delle stesse da parte della Corte dei Conti. Tali contributi vengono imputati a conto economico per un importo commisurato all'ammortamento degli investimenti a cui si riferiscono i contributi;
- i rapporti con il Gruppo Leonardo si riferiscono essenzialmente alle attività legate agli investimenti di ENAV, alle manutenzioni e all'acquisto di parti di ricambio per gli impianti e apparati per il controllo del traffico aereo;
- i rapporti con il Gruppo Enel si riferiscono ad accordi di fornitura dell'energia elettrica per taluni siti;
- i rapporti con il Gruppo Cassa Depositi e Prestiti (CDP) si riferiscono alle attività afferenti il gruppo Fincantieri che ha acquisito nel 2021 la IDS Ingegneria dei Sistemi S.p.A. con cui ENAV intrattiene rapporti;
- i rapporti con le altre correlate contengono posizioni residuali.

Per Dirigenti con Responsabilità Strategiche (DIRS) si intendono l'Amministratore Delegato di ENAV e quattro dirigenti con posizioni di rilievo nell'ambito della Società, nominati dal Consiglio di Amministrazione, su parere dell'Amministratore Delegato individuati nelle figure del *Chief Financial Officer*, del *Chief HR and Corporate Services Officer*, del *Chief Operating Officer* e del *Chief Technology Officer*.

Di seguito vengono riportate le competenze, al lordo degli oneri e contributi previdenziali e assistenziali relativi ai dirigenti con responsabilità strategiche di ENAV:

	2021	2020
Competenze con pagamento a breve/medio termine	2.175	1.862
Altri benefici a lungo termine	0	0
Pagamenti basati su azioni	962	1.083
Totale	3.137	2.945

(migliaia di euro)

Relativamente ai compensi del Collegio Sindacale riferiti all'esercizio 2021, si segnala che gli stessi ammontano a 95 migliaia di euro (97 migliaia di euro nel 2020), in conformità alla delibera assembleare del 26 aprile 2019 che ha nominato i componenti del Collegio Sindacale per il triennio 2019-2021.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Remunerazione redatta ai sensi dell'art. 123 ter del TUF. ENAV in applicazione al CCNL aderisce al Fondo Prevaer il quale è il Fondo Pensione Nazionale Complementare per il personale non dirigente del Trasporto Aereo e dei settori affini. Gli organi sociali del Fondo, come riportato all'art. 14 dello Statuto del Fondo Prevaer, sono formati dall'Assemblea dei soci delegati, dal Consiglio di Amministrazione, dal Presidente e vice Presidente e dal Collegio dei Sindaci; la rappresentanza dei soci è fondata sul criterio della partecipazione paritetica tra la rappresentanza dei lavoratori e quella delle imprese aderenti. Il Consiglio di Amministrazione del Fondo delibera, tra l'altro, sui criteri generali per la ripartizione del rischio in materia di investimenti e partecipazioni nonché sulle politiche di investimento, la scelta dei soggetti gestori e l'individuazione della banca depositaria.



31. Piano di incentivazione azionaria di lungo termine

In data 21 maggio 2020, l'Assemblea degli Azionisti di ENAV, ha approvato il "Piano di incentivazione azionaria di lungo termine" per il periodo 2020-2022 ed in sede di Consiglio di Amministrazione tenutosi il 22 dicembre 2020 è stato approvato il Regolamento attuativo, successivamente modificato con delibera del 18 febbraio 2021, e dato avvio al primo ciclo di vesting 2020-2022. Il Consiglio di Amministrazione tenutosi l'11 novembre 2021 ha dato avvio al secondo ciclo di vesting 2021-2023.

Del precedente ciclo, oggetto di approvazione da parte dell'Assemblea degli Azionisti di ENAV in data 28 aprile 2017 per gli anni 2017-2019, si segnala che il secondo ciclo di vesting riferito agli anni 2018-2020 è stato oggetto di assegnazione ai beneficiari del piano nel mese di giugno 2021, mentre il terzo ciclo di vesting riguardante gli anni 2019-2021, sarà consuntivato ed assegnato nel corso del 2022.

Il Piano è articolato in tre cicli, ciascuno di durata triennale e prevede l'assegnazione gratuita, a favore dei beneficiari individuati, di diritti a ricevere un numero variabile di azioni ordinarie di ENAV S.p.A. in funzione del raggiungimento di specifici obiettivi di performance distinti per ciascun ciclo. Tali obiettivi sono stati identificati nell'*EBIT cumulato*, nel *Total Shareholder Return (TSR)* e nel *Free Cash Flow cumulato* a cui si aggiunge, per il secondo piano di incentivazione azionaria di lungo termine, un correttivo basato su indicatori di sostenibilità, avente un impatto massimo sull'incentivo azionario del +/-10%, individuati con delibera del Consiglio di Amministrazione alla data di lancio di ciascun periodo di vesting. Per il primo ciclo di vesting 2020-2022 l'indicatore di sostenibilità è stato identificato nel conseguimento della certificazione di ENAV quale *carbon neutral* entro il 31 dicembre 2022. Per il secondo ciclo di vesting 2021-2023 l'indicatore di sostenibilità sarà costituito dall'ottenimento del rating ESG *solicited* entro il 31 dicembre 2023. Il correttivo relativo a tale indicatore, per un impatto sull'incentivo azionario del +/-10%, verrà applicato alla data di consuntivazione del relativo periodo di vesting.

Il Piano prevede per tutti i beneficiari un periodo di maturazione triennale (c.d. periodo di *vesting*) che intercorre tra l'attribuzione ed il perfezionamento della titolarità del diritto a ricevere il premio azionario da parte dei beneficiari. Il piano di incentivazione prevede altresì un vincolo di indisponibilità (periodo di *lock-up*) sul 30% delle azioni assegnate ai beneficiari, ovvero l'Amministratore Delegato, i Dirigenti con Responsabilità Strategiche e gli Altri manager identificati, per un periodo di due anni.

Gli obiettivi di performance sono composti dai seguenti indicatori:

- una componente *market based* (con un peso del 40% dei diritti attribuiti) legata alla performance di ENAV in termini di TSR relativamente al Peer Group già individuato dalla Società;
- una componente *non-market based* (con un peso complessivamente pari al 60% dei diritti attribuiti) legata al raggiungimento degli obiettivi di *Free Cash Flow* ed *EBIT* cumulati rispetto ai target di piano.

Con riferimento alla valutazione del piano di incentivazione azionaria di lungo termine ai sensi del principio IFRS 2, per la componente *market based* è stato utilizzato il criterio di calcolo con il *Metodo Monte Carlo* che, sulla base di opportune ipotesi, ha consentito di definire un consistente numero di scenari alternativi nell'arco temporale considerato. Diversamente, la componente *non-market based* non è rilevante ai fini della stima del *fair value* al momento dell'assegnazione, ma viene aggiornato in ogni *reporting date* per tenere conto delle aspettative relative al numero di diritti che potranno maturare in base all'andamento dell'*EBIT* e del *Free Cash Flow* rispetto ai target di Piano.

Al 31 dicembre 2021, il *fair value* complessivo del primo e secondo ciclo di incentivazione azionaria è stato pari a 2,5 milioni di euro e tiene conto del conguaglio riferito al secondo ciclo di vesting (2018-2020) oggetto di consuntivazione e assegnazione nel 2021. Si riportano di seguito i dettagli per ogni singolo ciclo di vesting.

Secondo ciclo di vesting 2018-2020



Il secondo ciclo di vesting si è concluso con l'approvazione del Bilancio per l'esercizio 2020 e in conformità al regolamento si è proceduto all'attribuzione di n. 253.280 azioni ai beneficiari del piano sulla base della consuntivazione dei dati stessi per un controvalore pari a 1 milione di euro.

Terzo ciclo di vesting 2019-2021

Il terzo ciclo di vesting ha previsto 8 beneficiari e il costo rilevato nel 2021 è stato di 0,2 milioni di euro mentre la riserva di patrimonio netto ammonta complessivamente a 0,6 milioni di euro.

Primo ciclo di vesting 2020-2022

Il primo ciclo di vesting del periodo 2020-2022 ha previsto 9 beneficiari e ipotizzato il raggiungimento dell'obiettivo target con un numero di azioni pari a 300.403 ed un fair value complessivo di 0,8 milioni di euro. Il costo rilevato per l'esercizio 2021 è stato di 0,3 milioni di euro e la riserva di patrimonio netto ammonta complessivamente a 0,6 milioni di euro.

Secondo ciclo di vesting 2021-2023

Il secondo ciclo di vesting del periodo 2021-2023 ha previsto 11 beneficiari e ipotizzato il raggiungimento dell'obiettivo target con un numero di azioni pari a 373.397 ed un fair value complessivo di 1 milione di euro. Il costo rilevato per l'esercizio 2021 è stato di 0,3 milioni di euro per pari importo rilevato nella riserva di patrimonio netto.

32. Contratti derivati

Nel corso del mese di aprile 2019, ENAV ha stipulato cinque contratti derivati, di cui tre già esercitati, con la finalità di coprire l'esposizione ad una variazione sfavorevole del tasso di cambio Euro/Usd derivante dal contratto di *Data Services Agreement* siglato con Aireon LLC per l'acquisizione dei dati di sorveglianza satellitare. Tale contratto prevede il pagamento in dollari di *service fees* su base annua fino al 2023. Il rischio cambio è stato gestito attraverso acquisti a termine di valuta (*forward*) il cui nozionale residuo alla data di riferimento è pari a 2,8 milioni di dollari.

Il *fair value* al 31 dicembre 2021 degli strumenti derivati è pari a positivi 153 migliaia di euro. In accordo con quanto previsto dal principio contabile IFRS 13, il *mark to market* ricalcolato è stato adeguato per tenere conto anche dell'effetto del *non-performance risk (CVA)*, ossia il rischio che una delle parti non rispetti i propri impegni contrattuali per effetto di un possibile default e, sotto il profilo contabile, il *fair value* positivo o negativo risulta iscritto nell'ambito delle attività/passività finanziarie correnti/non correnti in base alla relativa scadenza contrattuale ed in contropartita ad una specifica riserva di patrimonio netto.

Ai sensi dell'IFRS 13, infatti, il *fair value* di un derivato deve includere il rischio che una, o entrambe le controparti, non ottemperino alle proprie obbligazioni (*Credit Risk Adjustment*). In dettaglio, sotto il profilo finanziario, il Credit Value Adjustment (CVA) è il valore atteso della perdita derivante dal fallimento della controparte, qualora il *fair value* del derivato sia positivo. Il Debt Value Adjustment (DVA), invece, rappresenta il valore della perdita attesa in caso di default della Società stessa, qualora il valore equo sia negativo.

Di seguito le caratteristiche contrattuali ed il relativo valore equo, come da comunicazione della Banca, alla data del 31 dicembre 2021:

Controparte	Tipo operazione	Data stipula	Data scadenza	Nozionale (migliaia di USD)	Cambio forward	Controvalore termine (euro migliaia)	MtM Banca (migliaia di euro)
BNL - BNP Paribas	Buy USD (Fwd)	02/04/2019	14/01/2022	1.392	1,2063	1.154	68,6
BNL - BNP Paribas	Buy USD (Fwd)	02/04/2019	13/01/2023	1.392	1,2340	1.128	81,4
Totale				2.784		2.282	150,0



Di seguito i dati di *fair value* al 31 dicembre 2021, adeguati al fine di tenere in considerazione il Credit Value Adjustment:

Controparte	Tipo operazione	Nozionale (migliaia di USD)	Controvalore termine (euro migliaia)	MtM	Credit Value Adjustment (DVA)	MtM CVA (migliaia di euro)
BNL - BNP Paribas	Buy USD (Fwd)	1.392	1.154	70,3	(0,1)	70,2
BNL - BNP Paribas	Buy USD (Fwd)	1.392	1.128	82,6	(0,1)	82,5
Totale		2.784	2.282	152,9	(0,2)	152,7

Per tali strumenti non è stato possibile individuare un mercato attivo. Il *fair value* è stato quindi determinato con una metodologia coerente con il livello 2 della gerarchia del *fair value* definita da IFRS 7 e IFRS 13. Infatti, pur non essendo disponibili quotazioni da un mercato attivo per gli strumenti (livello 1) è stato possibile rilevare dati osservabili direttamente o indirettamente sul mercato su cui basare le valutazioni.

I derivati oggetto di analisi presentano le caratteristiche sostanziali che determinano la natura di strumenti di copertura. Con riferimento a detti strumenti vengono di seguito riportate le seguenti informazioni richieste dai Principi Contabili Internazionali IFRS:

Maturity Analysis

Scadenza	Strumento derivato su cambio BNL (euro/migliaia)
Entro 1 mese	70,2
Tra 1 e 3 mesi	0,0
Tra 3 e 6 mesi	0,0
Tra 6 e 12 mesi	0,0
Tra 1 e 2 anni	82,5
Tra 2 e 3 anni	0,0
Tra 3 e 5 anni	0,0
Tra 5 e 10 anni	0,0
Oltre 10 anni	0,0
Totale	152,7

Sensitivity Analysis

Tipo operazione	Fair value (euro/migliaia)	Delta PN cambio Eur/FX +5% (euro/migliaia)	Delta PN cambio Eur/FX -5% (euro/migliaia)
Acquisto a termine (BNL)	153	282	40



33. Attività e passività distinte per scadenza

	Entro l'esercizio successivo	Dal 2° al 5° esercizio	Oltre il 5° esercizio	Totale
Attività finanziarie non correnti	0	9.931	0	9.931
Attività per imposte anticipate	0	17.209	0	17.209
Crediti tributari non correnti	0	74	0	74
Crediti commerciali non correnti	0	599.700	87.553	687.253
Altri crediti non correnti	0	6.312	0	6.312
Totale	0	633.226	87.553	720.779
Passività finanziarie	251.069	306.851	105.662	663.582
Passività per imposte differite	0	3.024	0	3.024
Altre passività non correnti	0	35.763	133.355	169.118
Debiti commerciali non correnti	0	40.989	0	40.989
Totale	251.069	386.627	239.017	876.713

(migliaia di euro)

I crediti commerciali non correnti oltre il 5° esercizio si riferiscono alla quota dei balance che verranno imputati in tariffa a partire dal 2026.

Le passività finanziarie oltre il 5° esercizio si riferiscono a finanziamenti bancari. Si rimanda a tal fine a quanto riportato nella nota seguente n. 36.

Le altre passività non correnti con scadenza oltre il 5° esercizio si riferiscono alla quota dei contributi in conto impianti commisurata agli ammortamenti dei progetti di investimento a cui si riferiscono.

34. Garanzie e impegni

Le garanzie si riferiscono a fidejussioni prestate a terzi per 2.343 migliaia di euro (3.609 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e registrano un decremento di 1.266 migliaia di euro derivante principalmente da svincoli di fidejussioni rilasciate negli esercizi precedenti per partecipazioni a gare internazionali, quali ad esempio quella a favore della Ndola New Airports Zambia (550 migliaia di euro) e quella a favore della General Authority of Civil Aviation dell'Arabia Saudita (516 migliaia di euro). Tale decremento risulta parzialmente compensato dalla fidejussione rilasciata a favore della Libyan Civil Aviation Authority (703 migliaia di euro) nell'interesse della controllata Techno Sky, a valere sul contratto di fornitura ed installazione di apparecchiature ATM per Area Control center e Torredi Controllo di Tripoli.

35. Obblighi di trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche

La Legge n. 124/2017 *Legge annuale per il mercato e la concorrenza* ha introdotto all'art. 1, commi da 125 a 129 alcune misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche. Tali disposizioni sono state successivamente integrate dal D.L. "sicurezza" (113/2018) e dal D.L. "semplificazione" (135/2018). Tra i soggetti tenuti al rispetto dei suddetti obblighi di pubblicità e trasparenza rientrano le società che intrattengono rapporti economici con la Pubblica Amministrazione anche laddove quotate nei mercati regolamentati. Al fine di dirimere taluni aspetti interpretativi, anche a seguito dell'emanazione della circolare del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Assonime ha emanato in data 22 febbraio 2019 la circolare n. 5 *Trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche: analisi della disciplina e orientamenti interpretativi*.

Di seguito le informazioni relativamente alle erogazioni pubbliche incassate nell'esercizio 2021 da ENAV:



Soggetto erogante	Data incasso	Importo	Causale
Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili	20/12/2021	30.000	Contributo in conto esercizio finalizzato a compensare i costi sostenuti dalla Capogruppo per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa ai sensi di quanto previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/05
Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili	9/04/2021 - 04/08/2021	4.783	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili	17/12/2021	574	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Totale Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili		35.357	
Totale complessivo		35.357	

(migliaia di euro)

36. Gestione dei rischi finanziari

La Società, nello svolgimento della propria attività di *business*, è esposta a diversi rischi finanziari quali rischi di mercato (rischio cambio e rischio tasso di interesse), il rischio di credito ed il rischio di liquidità. La gestione di tali rischi si basa sul presidio di specifici Comitati interni, composti dal top management della Società, cui è affidato il ruolo di indirizzo strategico e di supervisione della gestione dei rischi e su Policy che definiscono i ruoli e le responsabilità per i processi di gestione, la struttura dei limiti, il modello delle relazioni e gli strumenti di copertura e di mitigazione.

Rischio di credito

ENAV è esposta al rischio di credito che si sostanzia nel rischio che una o più controparti commerciali possano divenire incapaci di soddisfare del tutto o in parte le proprie obbligazioni di pagamento. Tale rischio si manifesta principalmente in relazione ai crediti commerciali correnti relativi alle attività operative, e in particolare in connessione sia ai crediti derivanti dalle attività sul mercato non regolamentato che ai servizi di Rotta e i servizi di Terminale, che rappresentano la maggiore esposizione in bilancio. Tali somme si riferiscono essenzialmente ai crediti maturati nei confronti di Eurocontrol. In tale contesto, la misurazione del rischio di credito nei confronti di Eurocontrol è direttamente correlata ai profili di rischio associati al settore delle compagnie aeree. Nello specifico, Eurocontrol non assume alcun rischio di credito a fronte dell'eventuale insolvenza dei vettori e salda le proprie passività verso ENAV solo a seguito dell'avvenuto incasso delle rispettive somme dalle compagnie aeree. Eurocontrol invece si attiva direttamente per il recupero degli stessi, avviando anche le relative azioni giudiziali ove necessario, per i crediti di rotta ed in collaborazione con ENAV per il recupero dei crediti di terminale.

A fronte del rischio di inadempienza da parte dei debitori della Società è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione (Expected Credit Loss) determinato in conformità al principio IFRS 9 ed oggetto di specifico aggiornamento nel corso dell'esercizio attuato per tener conto dell'emergenza sanitaria e basato sul deterioramento del merito creditizio di un paniere di società rappresentative del settore del trasporto aereo.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che ENAV, pur essendo solvibile, possa trovarsi nelle condizioni di non poter far fronte tempestivamente agli impegni associati alle proprie passività finanziarie, previsti o imprevisti, per difficoltà nel reperire risorse finanziarie, o che sia in grado di farlo solo a condizioni economiche sfavorevoli a causa di fattori legati alla percezione della propria rischioosità da parte del mercato,



o di situazioni di crisi sistemica quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, *credit crunch* e crisi del debito sovrano, ovvero risultati inadempiente agli impegni (*covenant*) assunti in alcuni contratti di finanziamento e nel prestito obbligazionario.

Al 31 dicembre 2021 ENAV ha disponibilità liquide per 195,1 milioni di euro e dispone di linee di credito a breve termine non utilizzate per un ammontare totale di 285 milioni di euro. Si tratta di: i) linee di credito *uncommitted*, soggette a revoca, per 65 milioni di euro, che non prevedono il rispetto di *covenant* né altri impegni contrattuali, di cui 50 milioni di euro nella forma di anticipi finanziari utilizzabili senza alcun vincolo di destinazione e 15 milioni di euro per anticipi export; ii) linee di credito *committed*, di cui due sottoscritte a maggio 2020 per un importo complessivo di 150 milioni di euro, con scadenza a maggio 2022 e tre sottoscritte a luglio 2021 per un importo complessivo di 70 milioni di euro, con scadenza a luglio 2023. La sottoscrizione delle linee *committed* nel mese di luglio 2021 si inserisce tra le iniziative di *funding* effettuate per la gestione del rischio liquidità, ed è contestuale alla sottoscrizione di tre *Term Loans* per complessivi 180 milioni di euro, della durata di due anni con rimborso integrale a scadenza. Tali finanziamenti sono a tasso variabile, indicizzati ad Euribor 3 mesi.

Nel lungo periodo, il rischio di liquidità è mitigato attraverso una strategia di gestione dell'indebitamento che prevede una struttura diversificata delle fonti di finanziamento, in termini sia di natura degli affidamenti sia di controparti, cui ricorrere per la copertura dei propri fabbisogni finanziari ed un profilo di *maturity* del debito equilibrato.

Nel rispetto degli indirizzi generali fissati dal vertice e dalla Policy approvata dal Consiglio di Amministrazione, la struttura Finance and Procurement, definisce la struttura finanziaria di breve e di medio lungo periodo e la gestione dei relativi flussi finanziari. Le scelte sono principalmente orientate a: i) garantire risorse finanziarie disponibili adeguate per gli impegni operativi di breve termine previsti, sistematicamente monitorati attraverso l'attività di pianificazione di tesoreria; ii) mantenere un *liquidity buffer* prudenziale sufficiente a far fronte ad eventuali impegni inattesi; iii) garantire un livello minimo della riserva di liquidità per assicurare l'integrale copertura del debito di breve termine e la copertura del debito a medio-lungo termine scadente in un orizzonte temporale di 24 mesi, anche nel caso di restrizioni all'accesso al credito; iv) assicurare un adeguato livello di elasticità per i programmi di sviluppo a medio lungo termine della società, relativi ai contratti di investimento per la modernizzazione tecnologica ed infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo.

L'esposizione finanziaria lorda di ENAV, alla data del 31 dicembre 2021, è pari a 660 milioni di euro ed è rappresentata dall'indebitamento nei confronti del sistema bancario per finanziamenti a medio e lungo termine per 480 milioni di euro e nei confronti dei sottoscrittori del Prestito Obbligazionario emesso il 4 agosto 2015 e con scadenza al 4 agosto 2022 per un importo in linea capitale pari a 180 milioni di euro.

ENAV sta attualmente analizzando diverse alternative al fine di avviare specifiche operazioni finanziarie tese a garantire il rimborso delle proprie passività a breve termine.

Nella tabella seguente viene riportata la scadenza dei finanziamenti bancari a medio lungo termine ed il prestito obbligazionario esposti al valore nominale, senza considerare gli effetti del costo ammortizzato:



Finanziatore	Tipologia	Debito				
		residuo al 31.12.2021	<1 anno	da 1 a 2 anni	da 3 a 5 anni	> 5 anni
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 15 anni	71.381	8.458	8.587	26.553	27.783
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 15 anni	58.667	5.333	5.333	16.000	32.000
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 16 anni	70.000	4828	4.828	14.483	45.862
Intesa Sanpaolo	M termine 3 anni	66.667	33.333	33.333	0	0
Mediobanca	M termine 3 anni	33.333	16.666	16.667	0	0
BNL BNP Paribas	M termine 2 anni	90.000	0	90.000	0	0
Unicredit	M termine 2 anni	45.000	0	45.000	0	0
Mediobanca	M termine 2 anni	45.000	0	45.000	0	0
Prestito obbligazionario		180.000	180.000	0	0	0
Totale		660.048	248.618	248.748	57.036	105.645

(migliaia di euro)

I contratti di finanziamento di cui sopra prevedono impegni generali e *covenant* per la società di contenuto anche negativo, che, per quanto in linea con la prassi di mercato per contratti di finanziamento di importo e natura assimilabili, potrebbero limitarne l'operatività. In particolare, tali contratti prevedono alcune ipotesi di rimborso anticipato al verificarsi di determinati eventi di inadempimento (*Events of default*) al ricorrere dei quali la società potrebbe essere obbligata a rimborsare integralmente e immediatamente i relativi finanziamenti.

In particolare, si evidenzia quanto segue:

- i contratti di finanziamento sottoscritti tra ENAV e la *European Investment Bank* (BEI) rispettivamente per un importo pari a 180 milioni di euro nel 2014 e di 70 milioni di euro nel 2016 con il fine di finanziare i programmi di investimento connessi al 4-flight ed altri progetti, finanziamenti integralmente utilizzati al 31 dicembre 2021, prevedono il seguente piano di rimborso: i) per la *tranche* di 100 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da dicembre 2018 e scadenza dicembre 2029 e con interessi a tasso fisso pari a 1,515%; ii) per la *tranche* di 80 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da giugno 2018 e scadenza dicembre 2032 con interessi a tasso fisso pari a 1,01%; iii) per la *tranche* da 70 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da agosto 2022 e scadenza agosto 2036 e con interessi a tasso fisso pari a 0,638%.

Tali contratti inoltre prevedono:

- una clausola di *negative pledge*, ossia un impegno a carico della società a non costituire né permettere che sussistano gravami su alcuno dei propri beni, ove per gravame si intende qualsiasi accordo o operazione relativa a beni, crediti o denaro realizzato/a come strumento per ottenere credito o per finanziare l'acquisizione di un bene;
- una clausola di *cross-default* che prevede la facoltà della BEI di chiedere il rimborso anticipato del finanziamento nel caso in cui la società o qualsiasi altra società del Gruppo non adempia ad obbligazioni ai sensi di qualsiasi operazione di finanziamento o altra operazione finanziaria, diversa da quella oggetto di tale contratto di finanziamento;
- una clausola di *change of control*, che prevede la facoltà della BEI di chiedere il rimborso anticipato del finanziamento nel caso in cui qualsiasi soggetto o gruppo di soggetti agendo di concerto ottenga il controllo di ENAV o la Repubblica Italiana cessi di detenere il controllo dell'Emittente.

I finanziamenti prevedono, altresì, il rispetto di taluni *covenant* finanziari, verificati su base annuale e semestrale e calcolati sui dati consolidati del Gruppo: i) il rapporto tra indebitamento finanziario lordo e l'EBITDA inferiore a 3 volte; ii) il rapporto tra EBITDA e gli oneri finanziari non inferiore a 6 volte. In relazione al primo dei due *covenant*, nel mese di giugno, è stato sottoscritto con la BEI un emendamento



contrattuale che, per il periodo intercorrente tra il 30 giugno 2021 ed il 31 dicembre 2024, prevede la sua sostituzione con il rapporto tra indebitamento finanziario netto ed EBITDA inferiore a 4 volte. A decorrere dal 30 giugno 2025, tornerà ad applicarsi il *covenant* originariamente previsto nel contratto. Tale variazione contrattuale non ha comportato oneri aggiuntivi per la società;

- il regolamento del prestito obbligazionario emesso da ENAV nel mese di agosto 2015 per un importo pari a 180 milioni di euro con interessi calcolati al tasso fisso lordo annuo del 1,93% ed un rimborso del capitale in un'unica soluzione in data 4 agosto 2022 prevede:
 - una clausola di *negative pledge*, ossia un impegno a carico della società a non costituire o fornire a terzi le garanzie sul debito o privilegi aggiuntivi rispetto a quelli a garanzia delle obbligazioni emesse a meno che non siano autorizzate dall'assemblea degli obbligazionisti;
 - una clausola di *cross-default*, che prevede la facoltà dei portatori del prestito obbligazionario di chiedere il rimborso anticipato delle obbligazioni nel caso in cui ENAV o le sue società controllate non adempiano puntualmente ad obbligazioni di pagamento di debiti finanziari diversi dal prestito obbligazionario per un importo superiore a 15 milioni di euro;
 - una clausola di *change of control*, che prevede la facoltà dei portatori del prestito obbligazionario di chiedere il rimborso anticipato delle obbligazioni nel caso in cui un soggetto diverso dalla Repubblica Italiana, dai suoi ministeri (incluso il Ministero dell'Economia e delle Finanze) ovvero da enti o società direttamente o indirettamente controllate dalla stessa o dai suoi ministeri, giunga a detenere il controllo dell'Emittente.

Il regolamento del prestito obbligazionario prevede, altresì, il rispetto di *covenant* finanziari, quali: a) il rapporto tra indebitamento finanziario netto/EBITDA non superiore a 3 volte; b) il rapporto tra indebitamento finanziario netto/patrimonio netto non superiore a 0,7 volte.

- I due contratti di finanziamento tra ENAV e le banche Intesa Sanpaolo e Mediobanca, rispettivamente di 100 e 50 milioni di euro, sottoscritti ad ottobre 2020, della durata di tre anni, prevedono un piano di rimborso trimestrale a partire da gennaio 2021 con interessi indicizzati al tasso Euribor 3M e l'ulteriore previsione di meccanismi di *price adjustment* legati a parametri di sostenibilità (ESG-Environmental, Social and Governance). Tali contratti di finanziamento non richiedono il rispetto di *covenant* finanziari, ma includono, secondo le prassi di mercato, clausole di *negative pledge*, *cross-default* e *change of control*, qualora il Ministero dell'Economia e delle Finanze cessi di detenere il controllo della Capogruppo;
- i tre contratti di finanziamento tra ENAV e le banche BNL Bnp Paribas, Mediobanca ed Unicredit, rispettivamente di 90, 45 e 45 milioni di euro, sottoscritti a luglio 2021, della durata di due anni, prevedono un rimborso a scadenza ed interessi trimestrali indicizzati al tasso Euribor 3 mesi. Tali contratti di finanziamento non richiedono il rispetto di *covenant* finanziari, ma includono, secondo le prassi di mercato, clausole di *negative pledge*, *pari passu*, *cross-default* e *change of control*.

Con riferimento anche agli esercizi pregressi, ENAV ha sempre rispettato i *covenant* previsti da ciascun finanziamento. Alla data del 31 dicembre 2021 sulla base delle grandezze economico patrimoniali espresse nel bilancio consolidato, si ritengono rispettati i *covenant* previsti dai contratti di finanziamento esistenti.

Rischio di tasso di interesse

Le oscillazioni dei tassi di interesse influiscono sul valore di mercato delle attività e passività finanziarie della società sul livello degli oneri finanziari netti. Il verificarsi di tali circostanze potrebbe avere effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria di ENAV.



Al 31 dicembre 2021 l'indebitamento finanziario lordo è espresso per il 58% a tassi fissi e per il restante a tassi variabili. Per i finanziamenti a tasso variabile, stante l'attuale struttura di tassi negativi, non sono previsti al momento oneri finanziari. In tal senso, tenuto conto del *tenor* ridotto, non sussiste il rischio significativo che variazioni in aumento dei tassi di interesse possano influire negativamente sul livello degli oneri finanziari netti rilevati a Conto Economico e sul valore dei *cash flows* futuri. Al fine di limitare i potenziali effetti avversi delle fluttuazioni dei tassi, ENAV adotta politiche finalizzate al contenimento nel tempo del costo della provvista limitando la volatilità dei risultati. La società persegue tale obiettivo attraverso una sistematica attività di negoziazione con gli istituti di credito, scelti tra banche di primario *standing*, al fine di ottimizzare il costo medio del debito, nonché mediante la diversificazione strategica delle passività finanziarie per tipologia contrattuale, durata e condizioni di tasso (tasso variabile/tasso fisso). Nell'esercizio 2021, il costo medio dell'indebitamento bancario è stato pari a circa l'1,06% (1,35% nell'esercizio precedente).

Allo stato attuale ENAV non detiene strumenti finanziari valutati in bilancio al *fair value* ed in quanto tali esposti a variazioni avverse a seguito di mutamenti nel livello di mercato dei tassi di interesse.

Ad oggi non sono stati utilizzati strumenti finanziari derivati per la gestione del rischio tasso di interesse.

Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di variazioni sfavorevoli nel livello corrente dei tassi di cambio deriva dall'operatività della società in valute diverse dall'euro e può determinare impatti negativi sui risultati economici e sul valore delle grandezze patrimoniali denominate in divisa estera. Nonostante ENAV operi principalmente sul mercato italiano, l'esposizione al rischio di cambio deriva essenzialmente dagli investimenti in divisa estera, il dollaro statunitense, in relazione all'acquisto della quota di partecipazione pari al 11,1% (post ingresso del nuovo socio NATS) nel capitale sociale della società di diritto statunitense Aireon e dai contratti sottoscritti per l'erogazione dei servizi sul mercato non regolamentato denominati in valuta estera. Al fine di gestire l'esposizione al rischio di cambio, ENAV ha elaborato una *Policy*, le cui linee di indirizzo consentono l'utilizzo di differenti tipologie di strumenti, in particolare *swap* e *forward*, nonché opzioni su valute. Nell'ambito di tali politiche non sono tuttavia consentite attività con intento speculativo.

In particolare, nel mese di aprile 2019, sono state perfezionate 5 operazioni di acquisto a termine di valuta (dollari contro euro) a copertura del rischio cambio del contratto *Data Services Agreement* sottoscritto con Aireon LLC. L'acquisto complessivo di 4,5 milioni di dollari è stato effettuato con una vendita complessiva di 3,8 milioni di euro e cambi a termine (EUR/USD) negoziati per ciascuna scadenza fino al gennaio 2023. Dei 5 contratti *forward* sottoscritti, ne residuano 2 per un nozionale complessivo pari a 2,8 milioni di dollari statunitensi. Per quanto attiene ai contratti sul mercato non regolamentato, al momento l'esposizione in divisa è sostanzialmente polverizzata non esponendo a significativi rischi di cambio.

La valorizzazione a *fair value* degli strumenti derivati su tassi di cambio viene calcolata sulla base di algoritmi di valutazione standard di mercato e su quotazioni/contribuzioni di mercato fornite da primari *info-provider* pubblici. Si segnala, tuttavia, che il rischio derivante dalla conversione delle attività e passività di società controllate da ENAV che redigono il bilancio con moneta funzionale diversa dall'euro non è di norma oggetto di copertura, salvo diversa valutazione specifica.

Rischi per contenziosi

Il contenzioso in materia tributaria, amministrativa, civile e di lavoro viene seguito dalle competenti funzioni di ENAV che hanno fornito, per la redazione del presente Bilancio, un quadro completo ed esaustivo dei diversi procedimenti civili, amministrativi e giuslavoristici. A fronte del contenzioso, ENAV ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, degli specifici fondi per quei contenziosi il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo è stato



ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti in accordo con le norme in materia di formazione del bilancio.

Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico di ENAV oltre a quanto già a tale titolo stanziato nei fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2021.

Contenzioso civile ed amministrativo

Il contenzioso civile ed amministrativo è riferibile, *inter alia*: i) alle azioni intraprese con riferimento ai giudizi in corso nei confronti di fornitori, società di gestione aeroportuale e vettori aerei insolventi o in fallimento o in altre procedure concorsuali, verso i quali sono sorte controversie per crediti che non è stato possibile recuperare sul piano stragiudiziale ed alcune dei quali sono state oggetto di svalutazione; ii) alle controversie riferibili alla resistenza a pretese giudiziali di fornitori o appaltatori che ENAV ritiene infondate, ovvero al recupero dei maggiori costi e/o danni che la società abbia sostenuto per inadempienze di fornitori/appaltatori; iii) a controversie aventi ad oggetto la rivendica dei beni di proprietà di ENAV, la richiesta di danni per mancato godimento dei beni trasferiti nel patrimonio della Società, ovvero la richiesta di pagamento di migliorie apportate sui beni; iv) a giudizi relativi a richiesta danni da sinistri aeronautici, il cui rischio di soccombenza è peraltro assunto normalmente dalla compagnia assicurativa della società; v) a giudizi relativi all'impugnativa di provvedimenti inerenti alla celebrazione di procedure di evidenza pubblica e l'aggiudicazione di gare; vi) a giudizi relativi all'accesso agli atti amministrativi inerenti procedure di gara.

Procedimenti penali

Risulta definito in secondo grado il procedimento penale instaurato a seguito della denuncia querela sporta dalla Capogruppo in relazione a illecita sottrazione di beni e materiali di ENAV in deposito presso magazzino di terzi. Nell'ambito del procedimento in questione la Società si è costituita parte civile nei confronti di amministratore di fatto della società di deposito per il reato di cui all'art. 646 codice penale ed, in primo grado, il Tribunale con sentenza del 16 febbraio 2015 ha dichiarato l'imputato colpevole tra l'altro del reato di cui all'art. 646 del codice penale e lo ha condannato, riconoscendo la continuazione con altri capi di imputazione allo stesso contestati, alla pena finale pari ad anni 6 e mesi 6 di reclusione ed Euro 3.000 di multa. Il Tribunale ha, altresì, disposto una provvisoria immediatamente esecutiva, pari a 1 milione di euro, in favore della società, rinviando ad altra sede per la liquidazione del maggior danno subito da ENAV. Con riferimento ad uno solo dei capi di imputazione è stata emessa sentenza di non doversi procedere in ragione dell'intervenuta remissione della querela e relativa accettazione della stessa. Infine, in relazione ai residui capi di imputazione, l'imputato è stato assolto con la formula che "il fatto non sussiste". Il giudizio d'appello, successivamente incardinato, si è definito con sentenza di condanna dell'imputato e conferma delle statuizioni di primo grado per le parti civili. Risulta inoltre definito con condanna degli imputati il procedimento che attiene al proseguo delle indagini, già a suo tempo avviate dalla Procura della Repubblica di Roma, finalizzate ad accertare a quali soggetti sia stata ceduta la merce depositata presso i magazzini di terzi rispetto alla cui sottrazione, come sopra detto, ENAV ha in passato sporto denuncia-querela. Nell'ambito del predetto procedimento incardinato per molteplici reati contro il patrimonio, nonché per associazione a delinquere, nei confronti di diversi imputati, tra cui anche l'amministratore di fatto della società di deposito, la Società si è costituita parte civile all'udienza preliminare all'esito della quale è stato disposto il rinvio a giudizio di tutti gli imputati. Il Tribunale, a definizione del giudizio, ha condannato gli imputati al risarcimento danni, in favore della Società, da liquidarsi in separata sede.

In esito ad ordine di esibizione documentale del giudice ordinario in data 24 novembre 2016, la Società ha prodotto documentazione inerente taluni contratti riferiti alla società controllata Enav North Atlantic; per



quanto consta, pende in proposito procedimento in fase di indagine presso la Procura della Repubblica di Roma, in merito al quale non risultano indagati né è stata formalizzata alcuna contestazione.

In esito ad ordine di esibizione documentale, in data 13 giugno 2018, ENAV ha prodotto documentazione inerente selezione di personale avente rapporto di parentela con ex Amministratore Unico della Società per l'assunzione al ruolo di controllore del traffico aereo, procedimento che, per quanto consta, pende in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica di Roma.

37. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Con riferimento al conflitto russo-ucraino, ENAV si è subito attivata al fine di esaminare il regime sanzionatorio adottato dagli Stati dell'Unione Europea nei confronti di persone fisiche e giuridiche russe, tra cui la restrizione ai mercati finanziari e dei capitali dell'Unione Europea, la chiusura dello spazio aereo ai vettori riconducibili alla Federazione Russa, le restrizioni all'esportazione di beni, servizi e tecnologie, onde verificarne gli impatti sul proprio business e adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a garantire il pieno rispetto di tale regime sanzionatorio.

Nel contesto della Società sussiste:

- (i) un *memorandum of understanding*, perfezionato nel 2017 tra ENAV e la State ATM Corporation della Federazione Russa, ovvero il locale provider di servizi della navigazione aerea. Tale memorandum ha portato a soli scambi informativi e incontri bilaterali, privi di contenuto economico.

Avuto riguardo ai profili oggettivi e soggettivi del regime sanzionatorio adottato in risposta al conflitto russo-ucraino, con nota del 3 marzo 2022 si è provveduto a comunicare la immediata sospensione dell'efficacia del citato memorandum.

Infine, si segnala che ENAV vanta crediti nei confronti del cliente Eurocontrol, riferiti in particolare a servizi di assistenza al volo prestati nei confronti di compagnie aeree russe, per un valore complessivo di 686 migliaia di euro riferito principalmente ai mesi di volo di gennaio e febbraio 2022.

38. Proposta all'Assemblea degli Azionisti di ENAV S.p.A.

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione Vi propone di:

- approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 di ENAV S.p.A. che chiude con un utile di esercizio di euro 61.588.435;
- destinare l'utile di esercizio per il 5% pari a euro 3.079.421,75 a riserva legale, come indicato dall'art. 2430 comma 1 del codice civile, per euro 58.506.483,25 a titolo di dividendo da distribuire in favore degli Azionisti corrispondente a un dividendo di € 0,1081 per ogni azione che risulterà in circolazione alla data di stacco della cedola, escluse le azioni proprie in portafoglio a quella data, e per € 2.530,00 alla riserva disponibile denominata "utili portati a nuovo";
- mettere in pagamento l'indicato dividendo dell'esercizio di 0,1081 euro per azione il 26 ottobre 2022, con stacco della cedola fissato il 24 ottobre 2022 e record date il 25 ottobre 2022.

Roma, 21 aprile 2022

Il Consiglio di Amministrazione



**Attestazione dell'Amministratore Delegato
e del Dirigente Preposto
sul bilancio di esercizio**



Attestazione del Bilancio di esercizio di ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2021 ai sensi dell'art. 154-bis, comma 5, del D.lgs. 58/1998 e dell'art. 81-ter del Regolamento CONSOB 14 maggio 1999 n. 11971

1. I sottoscritti Paolo Simioni, in qualità di Amministratore Delegato, e Luca Colman, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di ENAV S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998 n. 58:
 - l'adeguatezza, in relazione alle caratteristiche dell'impresa, e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2021.
2. Al riguardo, si rappresenta che:
 - la valutazione circa l'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da ENAV S.p.A. in coerenza con il modello *Internal Control – Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*, che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
 - dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 il Bilancio di esercizio di ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2021:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente;
 - 3.2 la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 21 aprile 2022

L'Amministratore Delegato

Paolo Simioni

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Luca Colman



Relazione del Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

(ai sensi dell'art. 2429, comma 2 c.c. e dell'art. 153 T.U.F.)

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 (l'"Esercizio 2021"), il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti istituzionali nel rispetto del Codice Civile, del D.Lgs. D.Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39, del D.Lgs. n. 58/1998 ("Testo Unico della Finanza" o "T.U.F").

L'attività di vigilanza prevista dalla legge è stata altresì condotta secondo le indicazioni fornite da Consob, le previsioni del Codice di Corporate Governance delle società quotate (il "Codice"), cui la Società ha aderito, e delle Norme di comportamento fornite dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili ("CNDCEC"). Con riferimento alle previsioni di cui al D.Lgs. n. 39/2010, ed in particolare all'art. 19, il Collegio Sindacale ha svolto anche la funzione di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile ("CCIRC").

Nomina e attività del Collegio Sindacale

Il Collegio in carica all'atto della redazione della presente relazione è stato nominato dall'Assemblea tenutasi il 26 aprile 2019 e resterà in carica sino all'Assemblea di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021. Nel corso della riunione del 15 marzo 2022, il Collegio Sindacale ha svolto l'annuale processo di autovalutazione verificando, con esito positivo, il possesso da parte di tutti i componenti dei requisiti di indipendenza previsti dall'articolo 148, comma 3, del TUF e dal Codice. Il Collegio ha poi constatato in capo ai propri componenti l'insussistenza di ipotesi di ineleggibilità o decadenza degli stessi ai sensi degli artt. 2399 c.c., 148, comma 3, T.U.F. e delle previsioni del Codice ed ha verificato in capo agli stessi il rispetto del limite al cumulo degli incarichi previsto dall'art. 144-terdecies del Regolamento Emittenti, secondo quanto previsto altresì dallo Statuto Sociale e dal regolamento interno dello stesso Collegio. In occasione dell'autovalutazione, svolta con il supporto di un consulente indipendente, il Collegio Sindacale ha altresì verificato l'adeguatezza della propria composizione. Gli esiti di tale processo di autovalutazione sono stati comunicati al Consiglio di Amministrazione il quale, in occasione della seduta del 24 marzo 2022, ha preso atto della verifica effettuata al riguardo dall'organo di controllo. Di tale processo viene riferito all'interno della Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari relativa all'Esercizio 2021.

Le attività del Collegio nel corso dell'Esercizio 2021 si sono svolte mediante periodiche riunioni, regolarmente verbalizzate, secondo specifica pianificazione adottata a norma del proprio Regolamento.

Alle riunioni del Collegio è sempre invitato a partecipare il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo sulla Società ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 della Legge 21 marzo 1958, n. 259.

Il Collegio ha partecipato attivamente a tutti gli incontri organizzati dalla Società nell'ambito del programma di *induction* proposto agli Organi sociali ed alle sessioni strategiche organizzate dal Vertice con il contributo del management aziendale, in adempimento alle raccomandazioni del Codice, al fine di accrescere le competenze e le conoscenze dei settori di business in cui opera la Società.

Nel prosieguo si illustra il lavoro svolto dal Collegio nei diversi ambiti in cui è esercitata l'attività di vigilanza.

L'osservanza della legge e dello statuto

La governance della Società risponde alla normativa ed ai regolamenti applicabili agli emittenti quotati, oltre che al Codice, e tiene conto della migliore prassi. Il Collegio ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni di legge e di statuto, nonché sulle ulteriori norme rilevanti, innanzitutto con la partecipazione, e la conseguente acquisizione dei relativi flussi informativi, all'Assemblea degli Azionisti, ai Consigli di Amministrazione, alle riunioni del Comitato Remunerazioni e Nomine, del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e del Comitato Sostenibilità. Nell'ambito dell'attività di propria competenza, il Collegio ha altresì incontrato l'Organismo di Vigilanza, l'Amministratore Delegato, incaricato dell'istituzione e del mantenimento del sistema di controllo interno e gestione dei rischi, il responsabile dell'Internal Audit, il Chief Financial Officer e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, la società incaricata della revisione legale EY S.p.A. ("EY"), i dirigenti responsabili di varie strutture aziendali, gli Organi di controllo delle società controllate italiane.

In particolare, nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale in carica si è riunito 13 volte e ha partecipato a n. 13 riunioni del Consiglio di Amministrazione. Inoltre, quasi sempre collegialmente ovvero quanto meno nella persona del Presidente e/o di altri Sindaci, il Collegio ha preso parte a 11 riunioni del Comitato Remunerazioni e Nomine, a 16 riunioni del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e a 13 riunioni del Comitato Sostenibilità.

Con riguardo alla vigilanza in materia di responsabilità amministrativa della Società ai sensi del D.Lgs. 231/01, l'Organismo di Vigilanza ha fornito costantemente al Collegio le informazioni inerenti le tematiche di propria competenza, sia attraverso la partecipazione del responsabile della struttura Internal Audit alle riunioni del Collegio, sia tramite incontri periodici con l'Organismo di Vigilanza, nel corso dei quali il Collegio ha, tra l'altro, esaminato il Piano di attività per l'anno 2022 e la Relazione sulle attività

svolte per l'anno 2021 presentati altresì al Consiglio di Amministrazione. In tali incontri non sono emersi rischi o violazioni rilevanti non fronteggiati da azioni correttive. A tale conclusione si è inoltre pervenuti in seguito ai periodici incontri e al conseguente scambio informativo con l'Amministratore Delegato, incaricato dell'istituzione e del mantenimento del sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

Sulla base dell'attività di vigilanza svolta dal Collegio, è possibile affermare che la Società ha osservato gli obblighi in materia di informazioni regolamentate, ivi incluse le previsioni in materia di informazioni privilegiate.

Nel complesso, i flussi informativi interni ed esterni descritti e quelli risultanti dal continuo scambio di informazioni e documentazione, per come emerge anche dai verbali relativi alle riunioni del Collegio, appaiono idonei a comprovare la conformità della struttura organizzativa, delle procedure interne, degli atti sociali e delle deliberazioni degli organi sociali alle norme di legge, alle disposizioni statutarie e ai regolamenti applicabili, nonché al Codice. Pertanto, non risulta da segnalare alcuna violazione circa l'osservanza della legge, dello Statuto e dei regolamenti né osservazioni degne di nota.

Nessuno dei Sindaci ha avuto interesse, per conto proprio o di terzi, in una determinata operazione durante l'esercizio, nonché nelle relative condotte poste in essere.

Il rispetto dei principi di corretta amministrazione

Il Collegio ha acquisito tutte le informazioni strumentali allo svolgimento dei propri compiti di controllo e di vigilanza mediante: i) la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, del Comitato Remunerazioni e Nomine e del Comitato Sostenibilità, ii) gli incontri avuti con i vertici della Società e con i responsabili delle strutture aziendali, iii) gli incontri avuti con la società incaricata della revisione legale dei conti e con l'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001, iv) gli incontri e scambi informativi avuti con gli organi di controllo e di governo delle società controllate, nonché v) l'analisi delle informazioni provenienti dalle strutture.

Sulla base delle informazioni acquisite, le scelte gestionali appaiono ispirate al principio di corretta informazione e di ragionevolezza e gli Amministratori hanno agito con consapevolezza riguardo al livello di rischio ed agli effetti delle operazioni compiute.

Nel corso dell'esercizio, il Collegio ha ricevuto dall'Amministratore Delegato, con cadenza trimestrale, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione. In occasione di sessioni *ad hoc* e delle diverse sedute consiliari è stato approfondito, tra l'altro, l'avanzamento del Piano industriale e l'andamento dello scenario economico finanziario del Gruppo e il budget annuale. Come emerge dalla relazione finanziaria - nel corso dell'Esercizio 2021 non sono state poste in essere operazioni qualificabili come di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale.

Le azioni deliberate e attuate rispettano i principi di corretta amministrazione e non sono manifestamente imprudenti, azzardate o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale, né sono state poste in essere operazioni atipiche, inusuali, svolte con terzi, con società del Gruppo o con parti correlate o in conflitto di interessi.

La governance e l'adeguatezza dell'assetto organizzativo e del sistema di controllo interno

La Società mostra una *governance* strutturata e in linea con il Codice e con le migliori prassi di mercato, tenuto altresì conto dell'entrata in vigore delle modifiche regolamentari adottate dalla Consob in attuazione della normativa primaria di recepimento della Direttiva Azionisti II, nonché del Codice. Il Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea tenutasi il 21 maggio 2020 e che resterà in carica fino alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, risulta oggi composto da nove consiglieri, nelle persone di Francesca Isgro, nel ruolo di Presidente, da Paolo Simioni, Angela Stefania Bergantino, Laura Cavallo, Fabiola Mascardi, Giuseppe Lorubio, Fabio Pammolli, Carlo Paris e Antonio Santi.

Il Consiglio di Amministrazione ha conferito le deleghe all'ing. Paolo Simioni, nominandolo anche amministratore incaricato del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi. Il Consiglio, riservando a sé - tra l'altro - la competenza in ordine agli indirizzi ed alle strategie aziendali, all'approvazione della macrostruttura organizzativa della Società, del budget e dei piani strategici e industriali pluriennali della Società, ove applicabile anche con riferimento al Gruppo, oltre alle operazioni societarie di carattere straordinario ed alla conclusione di atti di particolare valenza economica e finanziaria, ha conferito all'Amministratore Delegato Paolo Simioni tutti i poteri per l'ordinaria e la straordinaria amministrazione della Società, compresa la legale rappresentanza, entro i limiti previsti nella delibera di attribuzione ed esclusi soltanto quelli riservati dalla legge, dallo Statuto ovvero dalla citata delibera al Consiglio ovvero al Presidente.

Al Presidente, cui compete il presidio del governo societario e il coordinamento della Segreteria del Consiglio di Amministrazione e per essa delle attività dei comitati, sono attribuiti i poteri di coordinare le attività di internal auditing e di curare, in raccordo con l'Amministratore Delegato, le relazioni istituzionali nazionali ed internazionali e le attività di comunicazione della Società ed i rapporti con i mezzi di informazione, nazionali ed esteri.

Le deleghe attribuite risultano effettivamente esercitate e vi è corrispondenza tra la struttura decisionale adottata formalmente dalla Società e quella sussistente in concreto, anche con riguardo alle linee di dipendenza gerarchica, al processo aziendale di formazione e attuazione delle decisioni, a quello di informativa finanziaria, alla definizione e alla concreta operatività dei diversi livelli di controllo.

Per quanto di competenza, non si sono riscontrate criticità in merito alla composizione, dimensione e funzionamento del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati, con particolare riguardo ai requisiti previsti per gli amministratori indipendenti, alla determinazione delle remunerazioni, nonché alla completezza, alle competenze e alle responsabilità connesse a ciascuna struttura aziendale.

Il Collegio ha acquisito informazioni e ha vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza organizzativa della Società, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza delle disposizioni impartite dalla Società alle sue controllate ai sensi dell'art. 114, comma 2, del T.U.F. anche tramite: i) acquisizione diretta di informazioni dai responsabili delle competenti strutture aziendali; ii) incontri e scambi di informazioni con gli organi di controllo delle principali società controllate del gruppo; iii) incontri con la società di revisione ed esiti di specifiche attività di verifica, anche sulle controllate italiane ed estere.

Il Collegio Sindacale ha altresì vigilato sull'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, mediante: i) l'esame della valutazione del Consiglio di Amministrazione che si è espresso positivamente sull'adeguatezza e sull'effettivo funzionamento del SCIGR; ii) l'esame della Relazione del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari con riferimento all'assetto amministrativo e contabile e al sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria, iii) l'esame dei rapporti e delle relazioni periodiche dell'Internal Audit a supporto della valutazione sull'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi secondo quanto previsto dall'Art. 6 del Codice e dalle relative Raccomandazioni in coerenza con le strategie della società, nonché la relativa efficacia; iv) l'esame delle Relazioni finanziarie semestrale ed annuale, della delibera del Consiglio di Amministrazione sulla propensione e tolleranza al rischio (*Risk Appetite Statement*), delle risk policy dallo stesso Consiglio adottate, nonché delle Relazioni predisposte nell'ambito delle attività di Risk Management, volte a rappresentare i principali rischi del Gruppo ed i relativi piani di trattamento; v) le informative previste dalle procedure interne in merito alle notizie/notifiche di procedimenti avviati da parte di organi/autorità dello Stato; vi) l'acquisizione di informazioni dai responsabili di strutture aziendali; vii) l'esame dei documenti aziendali; viii) i rapporti con gli organi di controllo delle principali società controllate ai sensi dei commi 1 e 2 dell'art. 151 T.U.F.; ix) la partecipazione ai lavori del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e, ove necessario, la trattazione congiunta di taluni temi specifici; x) l'espletamento di specifiche iniziative di vigilanza, attivate anche nell'ambito di riunioni consiliari, nonché attraverso richieste di aggiornamento periodiche alle strutture aziendali competenti su tematiche rilevanti ai fini dell'attività di vigilanza.

Nel corso del 2021, l'Internal Audit ha supportato le attività del Collegio. Il Responsabile della struttura è invitato alle riunioni del Collegio partecipandovi con regolarità, ha garantito lo scambio di informazioni ed un allineamento delle rispettive attività di vigilanza e controllo, anche in raccordo con il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate.

In considerazione dell'applicabilità del Regolamento UE 2016/679 (c.d. GDPR - General Data Protection Regulation), all'interno della struttura di Internal Audit è collocato il Data Protection Officer del Gruppo che opera in autonomia e indipendenza con risorse economiche assegnate attraverso un budget annuale autonomo e con riporto diretto all'Amministratore Delegato.

Nel corso del 2021 l'Internal Audit ha ricevuto alcune segnalazioni attraverso i canali di whistleblowing della Società. Tutte sono state prese in carico e gestite, in ottemperanza al Regolamento Whistleblowing ed alle Linee Guida interne per la gestione delle segnalazioni.

Il Collegio Sindacale ritiene dunque adeguato nel suo complesso il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi e delle singole aree operative, in considerazione dell'attività di vigilanza svolta sulla pianificazione e sull'ambiente di controllo interno, sul sistema di valutazione dei rischi aziendali, sull'attività di controllo interno, sulle procedure e i meccanismi di informazioni e di comunicazione, nonché sull'attività di monitoraggio.

L'adeguatezza del sistema amministrativo contabile e l'attività di revisione legale dei conti.

Il Collegio ha vigilato sul sistema amministrativo contabile della Società e sulla sua affidabilità nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante le informazioni fornite dall'Amministratore Delegato, dal Chief Financial Officer anche nel suo ruolo di Dirigente Preposto - e dagli altri responsabili delle strutture competenti, nonché attraverso l'esame della documentazione predisposta al riguardo dalla Società e l'analisi delle attività svolte dalla società di revisione.

In particolare, il Collegio ha potuto constatare che nel corso dell'esercizio 2021 è stata confermata, da parte del Dirigente Preposto, la valutazione di adeguatezza e di effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili di cui all'art. 154-bis T.U.F. Tale conferma ha consentito il rilascio delle attestazioni da parte del medesimo Dirigente sulla circostanza che i documenti di bilancio sono conformi ai principi contabili internazionali applicabili ed in grado di fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

Per quanto concerne l'attività svolta, sulla base delle informazioni acquisite, risultano complete le dichiarazioni, le procedure e le attestazioni poste in essere e/o rilasciate dal Dirigente Preposto. Le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio della Società si ritengono adeguate e detta valutazione è supportata anche dagli esiti dell'attività di testing indipendente affidate ad una qualificata società di consulenza, oltre che dalle verifiche svolte dall'Internal Audit. Anche sulla scorta di tali verifiche, dalle quali non sono emersi aspetti di rilievo, il Collegio ha altresì valutato adeguato il sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria.

Il Collegio Sindacale ha incontrato regolarmente i responsabili della società di revisione incaricata EY, al fine dello scambio di dati e informazioni rilevanti ai sensi dell'art. 150, c. 3, T.U.F. nonché dell'art. 19, comma 1, del D.Lgs. 39/2010, ricevendo aggiornamenti sull'attività di revisione e sugli esiti delle verifiche effettuate. Nel corso delle riunioni e dello scambio informativo avuti con i responsabili della Società di revisione non sono emersi fatti o situazioni che debbano essere evidenziati.

In tali occasioni sono state acquisite anche le informazioni in ordine alle valutazioni effettuate sulle implicazioni della crisi determinata dalla diffusione pandemica del COVID-19 e dell'evoluzione dello scenario macroeconomico per ciò che attiene le ricadute su ENAV. È stato altresì monitorato l'impatto della modalità di lavoro "a distanza" parzialmente adottata dalla Società di revisione con il supporto delle strutture aziendali nel contesto dell'emergenza sanitaria, senza rilevare criticità in particolare per tale ultimo aspetto. In tali incontri la menzionata società di revisione non ha comunicato alcun fatto o anomalia di rilevanza tale da dover essere segnalato al Consiglio di Amministrazione ovvero nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha valutato e vigilato, per quanto di propria competenza, sul processo di informativa finanziaria nonché sull'efficacia dei sistemi di controllo amministrativo contabile e sull'affidabilità di quest'ultimo ai fini di una corretta rappresentazione dei fatti di gestione tramite: i) lo scambio periodico di informazioni con l'Amministratore Delegato e il Dirigente Preposto a norma delle disposizioni contenute nell'art. 154-bis T.U.F.; ii) l'esame dei rapporti predisposti dall'Internal Audit e degli esiti delle eventuali azioni correttive intraprese a seguito delle attività di audit; iii) l'acquisizione di informazioni da parte dei responsabili delle strutture aziendali; iv) il raccordo con gli organi di controllo e di amministrazione delle società controllate ai sensi dell'art. 151, commi 1 e 2, T.U.F.; v) la partecipazione ai lavori del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, anche nell'ambito di sessioni congiunte utili a massimizzare le interazioni a vantaggio delle reciproche funzioni di vigilanza; vi) l'approfondimento degli aspetti chiave della revisione e delle altre tematiche emerse nel corso dello scambio informativo con la società di revisione, che ha altresì illustrato la strategia di attività, le aree di attenzione, i controlli eseguiti e i relativi esiti senza rilevare carenze significative concernenti il controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria, anche alla luce di quanto indicato nei richiami di attenzione di Consob del 7 e del 18 Marzo 2022 relativi all'impatto della guerra in Ucraina. Il Collegio ha altresì verificato l'iter formale e sostanziale di valutazione delle partecipazioni di ENAV in Techno Sky, IDS AirNav e in Aireon LLC per il tramite della controllata ENAV North Atlantic, analizzando la metodologia applicata e i relativi risultati. Al riguardo il Collegio ha riscontrato la coerenza e correttezza della metodologia e del processo adottato per effettuare l'*impairment test* di Techno Sky e di IDS AirNav nonché la valutazione al *fair value* della partecipazione in Aireon LLC, per come rappresentati nella Relazione finanziaria, anche alla stregua delle analoghe valutazioni svolte dal Consiglio di Amministrazione, supportato dal Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e tenuto conto del confronto con la società di revisione.

Il Collegio, alla luce dell'attività di vigilanza svolta e tenuto anche conto della valutazione di adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società formulata dal Consiglio di Amministrazione in data 21 aprile 2022, ritiene, per quanto di propria competenza, che tale sistema sia sostanzialmente adeguato ed affidabile ai fini della corretta rappresentazione dei fatti di gestione.

In data odierna, la società di revisione EY ha rilasciato ai sensi dell'art. 14 D.Lgs. n. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento UE 537/2014 le relazioni di revisione sul bilancio di esercizio e consolidato chiusi al 31 dicembre 2021, con le quali ha:

- rilasciato un giudizio dal quale risulta che i bilanci di esercizio e consolidato del Gruppo forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38;
- rilasciato un giudizio di coerenza dal quale risulta che la Relazione sulla gestione che correda il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 e di alcune specifiche informazioni contenute della Relazione sul Governo Societario e sugli Assetti Proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, T.U.F., sono coerenti con il bilancio e sono redatte in conformità alle norme di legge;
- rilasciato un giudizio sulla conformità alle disposizioni del regolamento Delegato UE 2019/815, in base alle procedure di revisione (SA Italia) n. 700B svolte, a seguito delle quali la Società di Revisione ha concluso che il bilancio di esercizio è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato e che il Bilancio Consolidato è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni di tale Regolamento;
- confermato che il giudizio sul bilancio separato e sul bilancio consolidato espresso nelle predette Relazioni è in linea con quanto indicato nella Relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del Reg. UE 537/2014.

Le Relazioni della società di revisione includono inoltre un'illustrazione degli aspetti chiave della revisione contabile del bilancio della Società nonché del bilancio consolidato di Gruppo e le rispettive dichiarazioni, rese ai sensi dell'art. 14, c. 2, lettera e) del D.Lgs. n. 39/2010, relative alla mancata identificazione di errori significativi nei contenuti della relazione sulla gestione.

Inoltre, sempre in data odierna, la società di revisione EY ha altresì presentato al Collegio Sindacale, nella sua qualità di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, la Relazione aggiuntiva prevista dall'art. 11 del Regolamento UE 537/2014, dalla quale emerge che non risultano carenze significative nel sistema di controllo interno in

relazione al processo di informativa finanziaria meritevoli di essere portate all'attenzione degli organismi di *governance*.

La società di revisione ha infine incluso, all'interno delle relazioni al Bilancio d'esercizio e consolidato, chiusi al 31 Dicembre 2021, la dichiarazione relativa all'indipendenza, così come richiesto dal D.Lgs. 39/2010, nonché dal citato Regolamento, dalla quale non emergono situazioni che possano comprometterne l'indipendenza. La società di revisione ha inoltre pubblicato sul proprio sito internet la relazione di trasparenza 2021.

Sempre in relazione alle verifiche di indipendenza della società di revisione, il Collegio Sindacale, nella sua qualità di Audit Committee ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 39/2010, ha verificato che, nel corso dell'Esercizio 2021, i corrispettivi complessivi per i servizi *audit related* resi dalla società di revisione EY e dalle entità della sua rete in favore della Società e delle sue controllate hanno rispettato i limiti di cui all'art. 4, comma 2, del Regolamento UE 537/2014. A tal fine, è stata valutata la natura dei predetti incarichi alla luce dei criteri dettati dalla normativa in merito ai servizi vietati di cui all'art. 5 del richiamato Regolamento rilevando che la società di revisione non ha svolto servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi della citata norma.

Di seguito si riporta una tabella di sintesi dei corrispettivi di competenza dell'esercizio 2021 per i servizi di revisione e per quelli diversi dalla revisione, resi dalla stessa società di revisione EY S.p.A. e da entità appartenenti alla sua rete:

Tipologia di Servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	2021
ENAV		
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	380
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	66
Altri servizi	EY S.p.A.	0
SOCIETA' CONTROLLATE		
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	216
	Rete EY S.p.A.	8
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	13
Altri servizi	EY S.p.A.	0

Per quanto riguarda gli incarichi diversi da quelli di revisione e il relativo corrispettivo, il Collegio li ha ritenuti adeguati alla dimensione e alla complessità dei lavori effettuati e quindi compatibili con l'incarico di revisione legale, non risultando elementi tali da incidere sui criteri di indipendenza della società di revisione legale.

Il bilancio d'esercizio e il bilancio consolidato

Il Collegio ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, che registra un utile dell'esercizio di Euro 61.588.435 e non vede, per quanto a conoscenza del Collegio, deroghe alle norme di legge.

Come evidenziato e descritto nella relazione sulla gestione e nelle note illustrative alle quali si fa rinvio, il traffico gestito, seppure in progressivo aumento rispetto al 2020, è risultato ancora condizionato dalla pandemia da Covid-19 e pertanto non ha recuperato

in tale esercizio i livelli di traffico del 2019. Ciò è riflesso nei dati economico/finanziari del 2021, riscontrabili tra l'altro nel minor utile netto rispetto al 2019, nell'aumento dell'indebitamento finanziario netto dovuti principalmente all'andamento dei ricavi operativi in parte compensati dall'aumento della voce "balance", determinata dagli amministratori applicando le regole tariffarie previste dai regolamenti UE, come più ampiamente descritto nelle note illustrative al bilancio.

Non essendo demandata al Collegio la funzione di revisione legale, lo stesso ha vigilato sull'impostazione generale del bilancio, sulla sua conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura, senza rilevare aspetti da riferire. Il Collegio ha verificato inoltre l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione, anche in questo caso senza rilievi da esporre. Gli amministratori hanno illustrato nella Relazione Finanziaria le poste che hanno concorso al risultato economico e gli eventi generativi delle medesime.

Il Bilancio di esercizio di ENAV al 31 dicembre 2021 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali *International Accounting Standards (IAS)* ed *International Financial Reporting Standards (IFRS)* emanati dall'*International Accounting Standards Board (IASB)* ed alle relative interpretazioni (IFRIC e SIC), adottati dall'Unione Europea con il Regolamento Europeo (CE) n. 1606/2002, nonché ai sensi del D. Lgs. n. 38 del 28 febbraio 2005 che ha disciplinato l'applicazione degli IFRS nell'ambito del corpo legislativo italiano. I principi contabili utilizzati riflettono la piena operatività di ENAV nel prevedibile futuro essendo applicati nel presupposto della continuità aziendale e sono conformi a quelli applicati nella redazione del bilancio d'esercizio 2020, ad eccezione dei principi di nuova applicazione, richiamati al paragrafo 4 delle Note illustrative al bilancio di esercizio.

Il Collegio ha verificato l'avvenuta indicazione da parte degli Amministratori delle informazioni concernenti il conflitto in Ucraina, secondo quanto peraltro indicato da Consob con il citato Richiamo d'attenzione del 18 marzo 2022.

Il Bilancio dell'esercizio 2021 di ENAV è stato sottoposto, come già anticipato, a revisione contabile da parte della società di revisione che, ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. n. 39/2010, ha espresso nella propria relazione un giudizio senza rilievi.

La società di revisione ha altresì emesso la relazione sulla revisione del bilancio relativo all'esercizio 2021 delle controllate Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

Con riferimento alle disposizioni di cui agli artt. 15 e ss. del Regolamento Mercati, in materia di trasparenza contabile, di adeguatezza della struttura organizzativa e del sistema dei controlli interni delle società controllate extra UE, alla data del 31 dicembre 2021, il Collegio Sindacale evidenzia che le società controllate rilevanti ai fini di tale disposizione sono correttamente incluse nell'ambito del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria, rispetto al quale non sono state segnalate carenze significative. A tal proposito, in sede di approvazione del progetto di Bilancio dell'esercizio 2021 il Consiglio di Amministrazione della Società, a seguito delle opportune verifiche effettuate da parte del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e sentito lo scrivente Collegio

Sindacale, nel mese di aprile 2022 ha infatti attestato l'osservanza della richiamata disciplina.

Fermo restando che a carico del Collegio non è previsto alcun obbligo di relazione né di formali espressioni di giudizio sul bilancio consolidato, che spettano invece alla società di revisione, si è proceduto a constatare come il medesimo chiuda con un utile di Euro 78.030.375 e come la relazione specifica di EY resa ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 39/2010 non contenga rilievi né richiami di informativa. Si precisa in ogni caso che la Società ha dichiarato di aver redatto il bilancio consolidato dell'Esercizio 2021 del gruppo ENAV in conformità ai principi contabili internazionali International Accounting Standards (IAS) ed International Financial Reporting Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB) ed alle relative interpretazioni (IFRIC e SIC), adottati dall'Unione Europea con il Regolamento Europeo n. 1606/2002 nonché ai sensi del D. Lgs n. 38 del 28 febbraio 2005 che ha disciplinato l'applicazione degli IFRS nell'ambito dell'ordinamento italiano. Si riferirà in seguito, nella specifica sezione della presente relazione, sui principali rapporti con le società controllate.

Il bilancio consolidato è stato redatto conformemente a quanto previsto dal Regolamento Delegato della Commissione Europea 2019/815 del 17.12.2018 ("Regolamento ESEF") il quale ha imposto l'obbligo, a partire dall'esercizio 2021 secondo quanto previsto dal D.L. 31 dicembre 2020, n. 183 convertito dalla legge 26 febbraio 2021, n. 213, di redigere le relazioni finanziarie annuali nel formato XHTML, marcando alcune informazioni del bilancio consolidato con le specifiche Inline XBRL. La Società si è a tal fine dotata tra l'altro di una procedura interna per garantire una accurata mappatura dei rischi e controlli relativi a tale nuovo processo. Tale procedura è stata esaminata dal Collegio congiuntamente con il Comitato Controllo e Rischi e anche dalla società di revisione.

L'emergenza sanitaria da Covid-19

Sin dalla fine del mese di marzo 2020 la Società ha avviato ogni azione possibile per fronteggiare l'emergenza sanitaria. In particolare, la struttura HSE è stata coinvolta al fine di valutare e monitorare gli impatti sulle attività della Società della normativa nazionale e locale, e della sua evoluzione nel tempo, emanata in funzione anti Covid-19, nell'ottica di garantire da un lato la salute e sicurezza del personale e dall'altro la continuità del servizio. Per quanto concerne il dettaglio delle iniziative intraprese per la gestione dei rischi connessi alla pandemia si fa rinvio a quanto descritto dagli amministratori nella loro relazione.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sulle azioni intraprese dalla Società anche in prospettiva futura e sulla loro corretta rappresentazione nell'informativa finanziaria e non finanziaria, monitorando con le funzioni preposte l'evoluzione del contesto regolatorio di riferimento. Anche secondo quanto raccomandato con il Richiamo di attenzione Consob n. 1/21 il Collegio Sindacale ha continuato a svolgere i dovuti approfondimenti circa gli impatti della pandemia sul business tenendo periodici incontri con il Consiglio di Amministrazione e i Comitati endoconsiliari, la Società di revisione e l'Organismo di

Vigilanza. Nell'ambito delle attività specificatamente finalizzate alla vigilanza sugli impatti COVID-19, il Collegio ha altresì verificato l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile idoneo a rilevare tempestivamente eventuali criticità con potenziali impatti sulla continuità aziendale, nell'ambito del sistema integrato di monitoraggio dei rischi dell'Enterprise Risk Management.

La vigilanza sulle informazioni di carattere non finanziario

La Società, già *compliant* al D.Lgs. 254/2016 in merito alla rendicontazione di carattere non finanziario, realizza un Bilancio di Sostenibilità che include la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/2016, sulla base di uno strutturato sistema di raccolta delle informazioni qualitative e quantitative. Rinviando per i dettagli al Bilancio di Sostenibilità pubblicato ai sensi di legge, si ricordano, tra le principali iniziative in materia di informativa non finanziaria la conformità della stessa al Regolamento UE 2020/852 del 18.06.2020 (cd Regolamento Tassonomia), il quale definisce i criteri per determinare se un'attività economica possa considerarsi "sostenibile" al fine di individuare il grado di ecosostenibilità di un investimento.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 254/2016, il Bilancio di Sostenibilità è stato sottoposto ad "esame limitato" da parte di EY, soggetto incaricato della revisione legale.

Il Collegio Sindacale, ai sensi dell'art. 3, comma 7, D. Lgs. n. 254/2016, ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni contenute nel decreto medesimo in tema di Dichiarazione di carattere non finanziario e, in proposito, rileva che la Società ha adempiuto agli obblighi previsti dalla richiamata normativa ai fini della predisposizione della stessa così come contenuta all'interno del Bilancio di Sostenibilità, in conformità agli artt. 3 e 4 del citato Decreto, nonché dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, e redatta nel rispetto dei principi e delle metodologie di cui ai GRI *core* selezionati dalla Società.

Il Bilancio di Sostenibilità e Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario relativo al 2021, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 21 aprile 2022, è corredato dalla relazione di revisione limitata rilasciata da EY in data odierna.

Le regole di Governo societario

La Società aderisce al Codice, ritenendo che l'allineamento della propria governance alla best practice italiana ed internazionale, cui il Codice si ispira, costituisca presupposto fondamentale per la realizzazione degli obiettivi della Società, e curando pertanto che le proprie regole di governo societario siano in linea con le relative previsioni.

Il Collegio ha verificato che la Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari per l'Esercizio 2021, redatta secondo le istruzioni contenute nel Regolamento dei mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana S.p.a. ed ai sensi dell'art. 123-bis del T.U.F.,

approvata dagli amministratori in data 21 aprile 2022 descrive il sistema di *governance* societario adottato.

Il Collegio ritiene che la Relazione sia conforme alla normativa primaria e secondaria nonché alle previsioni del Codice e che le stesse, sulla base di quanto emerso nel corso dell'attività di vigilanza svolta, risultano effettivamente e correttamente applicate, come peraltro evidenziato all'interno della stessa Relazione, che tiene conto dell'ultimo format reso disponibile da Borsa Italiana riportando puntuali riferimenti ai principi e alle raccomandazioni del Codice rilevanti rispetto alle pratiche di *governance* illustrate.

Il Collegio ha altresì verificato la corretta applicazione dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal Consiglio di Amministrazione per valutare l'indipendenza dei consiglieri, sulla scorta di una *policy ad hoc* adottata dal Consiglio di Amministrazione in data 18 febbraio 2021 e applicata in occasione dell'ultima verifica effettuata dall'Organo di amministrazione il 24 marzo 2022.

Il Collegio ha verificato l'avvenuta approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, previo parere del Comitato Remunerazioni e Nomine, della Relazione sulla Politica in materia di Remunerazione e sui compensi corrisposti redatta ai sensi dell'art. 123-ter T.U.F. e dell'art. 84-ter del Regolamento Emittenti, che verrà sottoposta agli azionisti in occasione dell'Assemblea convocata per il giorno 3 giugno 2022 chiamata ad esprimersi: (i) con delibera vincolate sulla prima sezione, relativa alla politica di remunerazione; e (ii) con delibera non vincolante sulla seconda sezione, riportante il dettaglio dei compensi corrisposti nell'esercizio 2021.

Rapporti con l'Ente controllante e con le società controllate

Alla data del 31 dicembre 2021, ENAV risulta partecipata per il 53,28% dal Ministero dell'economia e delle finanze ("MEF"), per il 46,72 % da azionariato istituzionale ed individuale, inclusa la quota di azioni proprie che la Società detiene in misura pari allo 0,1% del proprio capitale.

Quanto ai rapporti con il MEF, si ricorda come la Società sia soggetta alla disciplina dei cd. *golden powers* ai sensi del D.L. 15 marzo 2012 n. 21, convertito con modificazioni con la L. 11 maggio 2012, n. 56.

Il Collegio Sindacale ha incontrato gli organi di controllo delle principali controllate al fine di realizzare il necessario scambio informativo. Il Gruppo presenta adeguati presidi in ambito 231 in quanto Techno Sky, così come IDS AirNav e D-Flight si sono dotate di un proprio MOG e di autonomi Organismi di Vigilanza. I controlli di terzo livello operanti su tutte le società del Gruppo sono affidati all'Internal Audit della Capogruppo, sulla base del mandato conferito dal Consiglio di Amministrazione e di un contratto intercompany,.

Le operazioni con parti correlate

La Società ha adottato regole che assicurano la trasparenza e la correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni con parti correlate secondo i principi generali indicati da Consob, come descritto nella relazione sulla gestione relativa al Bilancio dell'Esercizio 2021. In particolare, il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato in data 21 giugno 2016, con efficacia a decorrere dalla data di quotazione, la "Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate", ai sensi dell'articolo 2391-*bis* c.c. e del Regolamento adottato da Consob con deliberazione n. 17221/2010 ("Regolamento OPC") e successive modifiche e integrazioni. Tale procedura, previo parere favorevole del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, sentito il Collegio Sindacale, è stata peraltro da ultimo aggiornata dal Consiglio di Amministrazione del 1° luglio 2021 al fine di adeguarla alle modifiche conseguenti agli interventi normativi e regolamentari adottati in sede di recepimento della Direttiva Azionisti II.

Il Collegio Sindacale valuta adeguata l'attività svolta in materia dal Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, nonché l'informazione fornita dal Consiglio di Amministrazione nella Relazione sulla gestione con riguardo alle operazioni infragruppo e a quelle con parti correlate.

Il Bilancio di esercizio 2021 contiene l'indicazione dei rapporti intrattenuti con entità correlate, secondo le disposizioni dello IAS 24. Le entità dei rapporti di natura commerciale e diversa e di natura finanziaria con le parti correlate sono adeguatamente evidenziate nelle note al Bilancio, cui si rinvia per quanto attiene alla individuazione della tipologia delle operazioni in questione e dei relativi effetti economici, patrimoniali e finanziari. Dette ultime operazioni, individuate dal principio contabile IAS 24, riguardano essenzialmente lo scambio di beni, le prestazioni di servizi, la provvista e l'impiego di mezzi finanziari. Nelle Note al Bilancio sono inoltre richiamate le modalità procedurali adottate per assicurare che le operazioni con parti correlate vengano effettuate nel rispetto di criteri di trasparenza, nonché di correttezza procedurale e sostanziale. Si dà atto che le operazioni ivi indicate sono state poste in essere nel rispetto delle modalità di approvazione ed esecuzione previste nella procedura sopra richiamata e descritta nella Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari per l'esercizio 2021.

Eventuali omissioni e fatti censurabili. Denunce e pareri resi.

Nell'attività di vigilanza non si sono riscontrate omissioni da parte degli amministratori o fatti censurabili, sicché non vi sono irregolarità ai sensi dell'art. 149, c. 3, del T.U.F.

Nel corso dell'esercizio e fino alla data odierna al Collegio Sindacale non sono pervenute denunce ai sensi dell'art. 2408 c.c., né risulta la ricezione di esposti.

Nel corso dell'esercizio 2021, il Collegio Sindacale è stato chiamato ad esprimere pareri, rilasciati sempre in senso positivo, in merito a:

- i) approvazione del Piano di attività dell'Internal Audit relativo al 2022, con il relativo budget;

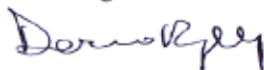
- ii) valutazione di adeguatezza di: (i) assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società ai sensi dell'art. 2381, comma 3, del codice civile e del Codice; (ii) poteri e mezzi a disposizione del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari per l'esercizio dei compiti affidatigli dalla legge, ai sensi dell'art. 154-*bis*, comma 4, del Decreto Legislativo n. 58/98; nonché (iii) sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di ENAV rispetto alle caratteristiche dell'impresa e al profilo di rischio assunto, nonché la sua efficacia ai sensi e per gli effetti di quanto raccomandato dal Codice;
- iii) approvazione degli emolumenti ai sensi dell'art. 2389, comma 3, c.c. in favore degli amministratori investiti di particolari cariche e, nello specifico, dell'Amministratore Delegato in ragione delle deleghe conferite, per quanto attiene alla componente fissa nonché variabile di breve e lungo termine; del Presidente del Consiglio di Amministrazione per le deleghe conferite; e infine degli Amministratori che sono membri dei comitati endoconsiliari;
- iv) aggiornamento delle linee guida del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi;
- v) servizi aggiuntivi e integrazione dei compensi della società di revisione per il 2021.

Conclusioni

Sulla base delle citate attività svolte e tenuto conto delle considerazioni sopra riportate, il Collegio Sindacale non rileva elementi ostativi rispetto all'approvazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 ed alle proposte di delibera formulate dal Consiglio di Amministrazione.

28 aprile 2022

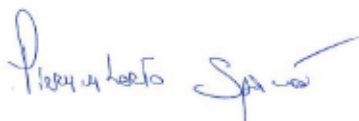
Dario Righetti - Presidente



Franca Brusco - Sindaco effettivo



Pierumberto Spanò - Sindaco effettivo



PAGINA BIANCA



**Relazione della Società di revisione
sul bilancio di esercizio**



Enav S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

**Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e
dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014**



EY S.p.A.
Via Lombardia, 31
00187 Roma

Tel: +39 06 324751
Fax: +39 06 32475504
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

Agli Azionisti della
Enav S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Enav S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2021, dal conto economico, dal prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Abbiamo identificato i seguenti aspetti chiave della revisione contabile:



Aspetti chiave	Risposte di revisione
<p>Rilevazione e misurazione dei ricavi -Balance</p> <p>I Ricavi da contratti con clienti al 31 dicembre 2021 ammontano a 772 milioni di euro, comprensivi della componente <i>Balance</i> pari a 294 milioni di euro.</p> <p>I ricavi legati all'erogazione dei servizi di rotta e ai servizi di terminale includono una rettifica positiva o negativa, imputata a fine esercizio, al fine di riflettere la performance effettiva dell'anno. Tale rettifica, effettuata mediante il cosiddetto <i>Balance</i>, viene regolata attraverso specifici adeguamenti tariffari effettuati negli esercizi successivi a quello di competenza.</p> <p>I processi e le modalità di misurazione di tale rettifica ai ricavi si basano su algoritmi di calcolo complessi ed assunzioni che, per loro natura, implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, con particolare riferimento alla previsione dei tempi di realizzo e alla scelta del tasso di attualizzazione utilizzato. Con riferimento alla determinazione del <i>Balance</i>, gli amministratori hanno applicato le regole definite dalla Commissione Europea, per il periodo regolatorio che va dal 1 gennaio 2020 al 31 dicembre 2021, con decisione C(2022) 2294 <i>final</i> del 13 aprile 2022.</p> <p>In considerazione delle citate complessità che caratterizzano questa misurazione, riteniamo che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.</p> <p>L'informativa di bilancio relativa alla modalità di misurazione e di contabilizzazione dei ricavi derivanti dal meccanismo del <i>Balance</i> è riportata nelle note illustrative "3. Principi contabili" e "Uso di stime e giudizi del management connessi anche alla pandemia da COVID-19".</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'esame e la comprensione della normativa applicabile; • l'analisi della procedura di determinazione del <i>Balance</i>; • la comprensione e valutazione delle modalità di stima applicate dagli amministratori attraverso raccolta dei provvedimenti della Commissione Europea e <i>inquiries</i> con la direzione aziendale; • la verifica del processo di attualizzazione applicato; • la verifica della correttezza aritmetica dei calcoli effettuati dagli amministratori. <p>Infine, abbiamo esaminato l'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio con riferimento all'aspetto chiave.</p>



Recuperabilità delle partecipazioni

Le Partecipazioni in società controllate al 31 dicembre 2021 ammontano a 188 milioni di euro, di cui 99 milioni di euro riferiti alla partecipazione nella Techno Sky S.r.l. e 41 milioni di euro riferiti alla partecipazione nella IDS AirNav S.r.l..

La direzione aziendale valuta almeno annualmente la presenza di indicatori di impairment delle partecipazioni e, qualora si manifestino, le assoggetta ad impairment test.

Nel caso specifico, considerata anche l'eccedenza del valore di carico delle suddette partecipazioni rispetto alle corrispondenti frazioni del patrimonio netto, è stato svolto il test di recuperabilità.

L'identificazione di indicatori di impairment, nonché i processi e le modalità di valutazione e determinazione del valore recuperabile delle partecipazioni sono basati su assunzioni a volte complesse che per loro natura implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, con particolare riferimento alla previsione dei flussi di cassa futuri desunti, dai rispettivi Piani Industriali (rispettivamente, dal Piano industriale 2022-2024 della Techno Sky S.r.l. e dal Piano industriale 2022-2026 della IDS AirNav S.r.l.), alla determinazione dei flussi di cassa normalizzati alla base della stima del valore terminale e alla determinazione dei tassi di crescita di lungo periodo e di attualizzazione applicati alle previsioni dei flussi di cassa futuri.

In considerazione del giudizio richiesto e della complessità delle assunzioni utilizzate nella stima del valore recuperabile delle partecipazioni, riteniamo che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.

L'informativa di bilancio relativa alle assunzioni e alle stime utilizzate dalla direzione aziendale è riportata nella nota illustrativa "Uso di stime e giudizi del management connessi anche alla pandemia da COVID-19" e l'informativa relativa al processo di determinazione del valore recuperabile delle partecipazioni, è riportata nella nota "7. Partecipazioni".

Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:

- l'analisi della procedura applicata ai fini della valutazione delle partecipazioni;
- l'analisi dei criteri di identificazione degli indicatori di impairment;
- l'analisi delle previsioni dei flussi di cassa futuri, la loro coerenza con le previsioni dei flussi di cassa futuri risultanti dai Piani industriali;
- la valutazione circa la capacità degli amministratori di formulare previsioni accurate, mediante confronto tra i dati storici consuntivati e le precedenti previsioni;
- la verifica della determinazione dei tassi di crescita di lungo periodo e dei tassi di attualizzazione.

Nelle nostre verifiche ci siamo anche avvalsi dell'ausilio di nostri esperti in tecniche di valutazione, i quali hanno eseguito un ricalcolo indipendente ed hanno effettuato analisi di sensitività sulle assunzioni chiave che potrebbero determinare un effetto significativo sulla stima del valore recuperabile.

Infine, abbiamo esaminato l'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio con riferimento all'aspetto chiave.



Recuperabilità della partecipazione nella Enav North Atlantic LLC

La partecipazione nella controllata Enav North Atlantic LLC, detenuta ai fini dell'interessenza non di controllo nella Aireon LLC, è iscritta al 31 dicembre 2021 per un importo pari a 48 milioni di euro.

I processi e le modalità di determinazione del valore recuperabile della partecipazione sono basati sulla misurazione del *fair value* della partecipazione nella Aireon LLC effettuata nel bilancio consolidato.

In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori e della complessità delle assunzioni utilizzate nella stima del valore recuperabile della partecipazione, riteniamo che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.

L'informativa di bilancio relativa alla valutazione della partecipazione nella Enav North Atlantic LLC è riportata nella nota illustrativa "Uso di stime e giudizi del management connessi anche alla pandemia da COVID-19" e l'informativa relativa alle modalità di esecuzione del test di impairment è riportata nella nota "7. Partecipazioni".

Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro, l'analisi dei flussi di cassa futuri, la verifica della determinazione del tasso di crescita di lungo periodo e del tasso di attualizzazione.

Nelle nostre verifiche ci siamo anche avvalsi dell'ausilio di nostri esperti in tecniche di valutazione, al fine di verificare la metodologia utilizzata nel processo, l'accuratezza matematica del modello e la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dalla direzione aziendale per la misurazione del *fair value* della partecipazione nella Aireon LLC.

Infine, abbiamo esaminato l'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio con riferimento all'aspetto chiave.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.



Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.



Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli Azionisti della Enav S.p.A. ci ha conferito in data 29 aprile 2016 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2016 al 31 dicembre 2024.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori della Enav S.p.A. sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - European Single Electronic Format) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio d'esercizio, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio d'esercizio alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio di esercizio è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.



Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

Gli amministratori della Enav S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Enav S.p.A. al 31 dicembre 2021, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio d'esercizio della Enav S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Enav S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 28 aprile 2022

EY S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Riccardo Rossi'.

Riccardo Rossi
(Revisore Legale)



Informazioni legali e contatti

Sede legale

ENAV SpA
Via Salaria n. 716 – 00138 Roma
Tel. +39 06 81661
www.enav.it

Informazioni legali

Capitale sociale: 541.744.385,00 euro i.v.
Codice Fiscale e Iscrizione Registro delle Imprese
Di Roma n. 97016000586
Partita IVA n. 02152021008

Investor Relations

e-mail: ir@enav.it

PAGINA BIANCA



190150034810