

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIX LEGISLATURA

Doc. XV
n. 269

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 2022)

Comunicata alla Presidenza il 19 luglio 2024



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Relatore: Presidente di Sezione Tammaro Maiello

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



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 30 maggio 2024;

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 2022, 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 Tammaro Maiello, 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 2022;

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



CORTE DEI CONTI

degli organi di amministrazione 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 2022 - corredato dalle relazioni degli organi di amministrazione 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
Tammaro Maiello
f.to digitalmente

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
f.to digitalmente

Depositato in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
(f.to digitalmente)

INDICE

PREMESSA	1
1. ELEMENTI ORDINAMENTALI E GOVERNANCE	2
1.1 Evoluzione natura e assetti: da azienda autonoma a società per azioni quotata.....	2
1.2. Sistema di Corporate governance	3
1.3 Governance: organi sociali, comitati endoconsiliari e <i>best practice</i>	4
1.3.1 Assemblea	4
1.3.2 Presidente.....	5
1.3.3 Amministratore delegato.....	6
1.3.4 Consiglio di amministrazione	7
1.3.5 Comitati endoconsiliari.....	10
1.3.6 Il Collegio sindacale.....	12
1.3.7 Remunerazioni e compensi corrisposti agli organi	13
2. I CONTROLLI E IL SISTEMA NORMATIVO INTERNO	18
2.1 Sistema di controllo e di gestione dei rischi (SCIQR).....	18
2.1.1 Controlli di primo, secondo e terzo livello.....	18
2.1.2 L'organismo di vigilanza	20
2.1.3 L'Internal Auditing.....	22
2.1.4 Whistleblowing	24
2.1.5 Certificazioni	26
2.1.6 Il sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	27
2.1.7 Il sistema di gestione ambientale.....	29
2.1.8 Il sistema di gestione per la prevenzione della corruzione	30
2.1.9 La gestione della <i>privacy</i>	31
2.1.10 Controllo sull'informativa finanziaria.....	31
2.1.11 Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili.....	32
2.1.12 Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate.....	34
2.1.13 Linee guida in materia di <i>market abuse regulation</i> e procedure in materia di <i>internal dealing</i>	35
2.1.14 Il <i>Data Protection Officer</i> e l'applicazione della normativa in materia di <i>privacy</i>	37
2.1.15 Piano di Sostenibilità e dichiarazione non finanziaria	39
2.1.16 <i>Rating</i> e certificazioni di sostenibilità.....	42
3. L'ATTIVITA' ISTITUZIONALE	44
3.1 L'attività operativa e la qualità dei Servizi della Navigazione Aerea	44
3.1.1 Sicurezza operativa (<i>Safety</i>).....	44
3.1.2 Attività di <i>oversight</i> effettuate dal Regolatore e Certificazioni.....	45
3.1.3 Qualità dei servizi di navigazione aerea (<i>Capacity</i>)	46

3.1.4 Sicurezza delle infrastrutture e del personale e sicurezza dei dati e delle informazioni	46
3.2 Contratto di Programma, piano di <i>performance</i> , le tariffe e gli effetti della <i>performance</i> economica sul risultato di gestione	48
3.2.1 Il rapporto Stato - Enav: il contratto di Programma	48
3.2.2 Il piano di performance nazionale 2020-2024	49
3.2.3 Le tariffe (tariffa di rotta e di terminale).....	50
3.2.4 Gli effetti della performance economica sul risultato della gestione	51
3.3 Le attività internazionali	54
3.3.1 Attività Enav in Europa	54
3.3.2 Il quadro di riferimento del <i>Single European Sky</i> (SES).....	55
3.3.3 Le attività di implementazione coordinata: <i>SESAR Deployment Manager</i> (SDM)	57
3.3.4 L'Alleanza A6.....	57
3.3.5 <i>Coflight</i>	58
3.3.6 Il FAB Blue Med.....	58
3.4 L'attività commerciale	59
4. ORGANIZZAZIONE AZIENDALE E PERSONALE.....	61
4.1 L'organizzazione aziendale e del Gruppo	61
4.1.1 Organigramma di Enav S.p.A.....	64
4.1.2 La remunerazione dei dirigenti Enav con responsabilità strategiche	65
4.1.3 Consistenza del personale	67
4.1.4 Il costo del personale	68
4.1.5 <i>Techno Sky</i>	71
4.1.6 <i>IDS AirNav</i>	72
4.1.7 Enav Asia Pacific.....	73
4.1.8 Enav North Atlantic	73
4.1.9 <i>D-Flight S.p.A.</i>	74
5. PIANO INDUSTRIALE E INVESTIMENTI.....	76
5.1 Il Piano degli investimenti approvato e il suo raccordo con il Piano Industriale ..	76
5.2 Gli investimenti finanziati dal PNRR	78
6. ACQUISIZIONE DI BENI E SERVIZI	81
6.1. Il volume dell'attività negoziale.....	81
6.2. L'attività negoziale svolta e le procedure di <i>procurement</i> esperite	82
6.2.1 Il Programma <i>4-Flight</i>	82
6.2.2 Appalti di lavoro.....	84
6.3 L'operatività del processo di <i>procurement</i> vincolato.....	85
7. CONTENZIOSO PENDENTE	88
7.1 Il contenzioso	88
7.1.1 Il contenzioso civile e amministrativo	88

7.1.2. Procedimenti penali pendenti.....	90
8. RISULTATI DELLA GESTIONE ENAV	92
8.1 Risultati patrimoniali, economici e finanziari di Enav S.p.A.....	92
8.2 Lo stato patrimoniale	93
8.3 Il conto economico.....	100
8.3.1. Ricavi 2022	102
8.3.1.1 Risultati di <i>balance</i>	103
8.3.2 Costi operativi	104
8.3.3 Proventi ed oneri finanziari.....	105
8.3.4 Imposte di esercizio	105
8.4 Il rendiconto finanziario	107
8.4.1 Il flusso di cassa generato dalle attività nel 2022.....	109
8.4.2 Il flusso di cassa da attività di investimento nel 2022.....	109
8.4.3 Sottoscrizione di bond nel 2022	110
8.4.4 Free cash flow	110
9. IL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO ENAV	111
9.1 Consolidato riclassificato esercizio 2022	115
9.1.1 Analisi dei ricavi	120
9.1.2 Analisi dei costi	122
9.1.3 Margini	123
9.1.4 Gli ammortamenti.....	123
10. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	127
ACRONIMI E GLOSSARIO	I

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Consiglio di amministrazione	9
Tabella 2 - Compensi fissi Amministratori e Sindaci.....	17
Tabella 3 - Compensi fissi e variabili amministratori e sindaci.....	17
Tabella 4 - Organismi di Vigilanza Gruppo Enav	20
Tabella 5 - Interventi di verifica Organismi di Vigilanza.....	21
Tabella 6 - Interventi <i>Internal Audit</i>	22
Tabella 7 - Fattispecie di non conformità.....	25
Tabella 8 - Esito segnalazioni	25
Tabella 9 - Attività <i>Data Protection Officer</i>	39
Tabella 10 - Ore medie di formazione	41
Tabella 11 - Tariffe di rotta e di terminale	50
Tabella 12 - Compensi fissi dirigenti con responsabilità strategiche.....	66
Tabella 13 - Compensi fissi e variabili dirigenti con responsabilità strategiche	67
Tabella 14 - Consistenza del personale al 31 dicembre 2022.....	67
Tabella 15 - Organico per funzione e categoria professionale al 31 dicembre 2022	68
Tabella 16 - Costo del personale	69
Tabella 17 - Prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato di Enav S.p.A. e i corrispondenti dati consolidati.....	75
Tabella 18 - Progetti Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	80
Tabella 19 - Dati in percentuale relativi all'intera area negoziale.....	87
Tabella 20 - Confronto dati area negoziale annualità 2021 e 2022	87
Tabella 21 - Stato patrimoniale.....	94
Tabella 22 - Dati patrimoniali e finanziari riclassificati.....	97
Tabella 23 - Posizione finanziaria netta	99
Tabella 24 - Conto economico.....	101
Tabella 25 - Altre componenti di Conto economico complessivo.....	102
Tabella 26 - Conto economico riclassificato.....	106
Tabella 27 - Rendiconto finanziario.....	108
Tabella 28 - Area di consolidamento	111
Tabella 29 - Stato patrimoniale consolidato del Gruppo Enav.....	112
Tabella 30 - Conto economico consolidato del Gruppo Enav	113
Tabella 31 - Rendiconto finanziario consolidato del Gruppo Enav.....	114
Tabella 32 - Dati patrimoniali e finanziari riclassificati consolidati	115
Tabella 33 - Indebitamento finanziario	118
Tabella 34 - Conto economico consolidato riclassificato	120
Tabella 35 - Flussi finanziari consolidati.....	124

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei rischi (SCIGR).....	19
Figura 2 - Organigramma di Enav S.p.A.	64

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1 - Riunioni del Consiglio di amministrazione.....	9
Grafico 2 - Segnalazioni <i>whistleblowing</i>	25
Grafico 3 - Incidenti di sicurezza Gruppo Enav	37
Grafico 4 - Numero di richieste di esercizio dei diritti pervenute al <i>Data Protection Officer</i>	38
Grafico 5 - Volume acquisto beni, servizi e lavori.....	81
Grafico 6 - Confronto gare 2021 - 2022: contrattualizzato gare 2021 vs contrattualizzato	84

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 2022, fornendo aggiornamenti sui fatti di rilievo verificatisi successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio finanziario 2021, approvato con determinazione n. 36 del 28 marzo 2023 e trasmesso al Parlamento, è pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 78.

1. ELEMENTI ORDINAMENTALI E GOVERNANCE

1.1 Evoluzione natura e assetti: da azienda autonoma a società per azioni quotata

L'Ente nazionale di assistenza al volo - ENAV S.p.A. (Enav, o Società o Capogruppo) eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea su tutto il territorio nazionale e negli aeroporti di competenza, garantendone l'ininterrotta operatività secondo i più elevati *standard* di sicurezza e di efficienza.

Con il proprio personale e dotazioni tecnologiche e infrastrutturali, Enav fornisce i servizi della navigazione aerea ai propri clienti, nonché alle compagnie aeree che volano nello spazio aereo nazionale, collocandosi stabilmente tra i cinque maggiori *player* europei.

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 S.r.l.*, ed eroga altresì servizi di consulenza aeronautica unitamente ad altre attività di sviluppo commerciale nel mercato non regolato, coordinata a livello di gruppo e per il tramite della controllata *IDS AirNav S.r.l.*

ENAV S.p.A, quale operatore di riferimento del sistema dell'*air traffic management* internazionale, partecipa alle attività di ricerca e sviluppo in coordinamento con gli organismi di controllo nazionali e internazionali del settore ed è uno dei principali attori nella realizzazione del *Single European Sky*, il programma per armonizzare la gestione del traffico aereo comunitario, con l'obiettivo di rafforzare la sicurezza e l'efficienza del trasporto aereo continentale.

Enav 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, dal 26 luglio 2016 è quotata in Borsa ed è attualmente l'unico *Air National Service Provider* (ANSP) quotato sul mercato dei capitali.

A seguito di tale quotazione, il Ministero dell'economia e delle finanze (Mef), 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 dei trasporti (Mit) che è anche il Ministero vigilante per il settore dell'aviazione civile.

Al 31 dicembre 2022 il capitale sociale sottoscritto e versato da Enav è pari a euro 541.744.385, rappresentato da n. 541.744.385 azioni ordinarie prive dell'indicazione del valore nominale. Le azioni Enav sono nominative, indivisibili, ogni azione dà diritto a un voto e sono liberamente trasferibili. Enav non ha emesso altre categorie di azioni né strumenti finanziari convertibili o scambiabili con azioni.

Al 31 dicembre 2022, la Società deteneva n. 370.519 azioni proprie con un portafoglio pari allo 0,07 per cento del capitale sociale, mentre il Mef deteneva il 53,28 per cento del capitale sociale con flottante residuo pari al 46,65 per cento.

1.2. Sistema di Corporate governance

Il sistema di *governance* societaria adottato da Enav 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 presidio del governo societario e, in raccordo con l'Amministratore delegato, di cura delle relazioni istituzionali nazionali ed internazionali, delle attività di comunicazione della Società e dei rapporti con i mezzi di informazione, nazionali ed esteri.

La Società aderisce agli strumenti di autodisciplina delle società quotate tramite i quali il Comitato per la *Corporate governance* svolge un'opera di costante adattamento nazionale delle migliori prassi rilevate dallo studio e dalla comparazione con altri mercati.

La *Corporate governance* di Enav risulta integralmente conforme al Codice di *Corporate governance*, in vigore nel corso dell'esercizio, cui la Società ha aderito.

Il Consiglio di amministrazione, così come i Comitati endoconsiliari e il Collegio sindacale, sono dotati di propri regolamenti che ne disciplinano la composizione, i compiti e il funzionamento.

1.3 Governance: organi sociali, comitati endoconsiliari e *best practice*

1.3.1 Assemblea

L'Assemblea degli azionisti è l'organo sociale attraverso cui gli azionisti partecipano alle decisioni della Società sui temi riservati alla loro competenza dalla legge e dallo statuto.

L'Assemblea 2022, convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021, è stata celebrata in unica convocazione in data 3 giugno 2022, con la partecipazione del 84,01 per cento del capitale sociale.

In tale occasione, la Società si è avvalsa della facoltà prevista dall'art. 106, comma 4, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 ("Decreto Cura Italia"), come modificato dal decreto legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito con modificazioni dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15.

L'Assemblea 2022 si è dunque svolta senza la presenza fisica dei soci, e la Società ha riferito di avere adottato le opportune iniziative al fine di consentire lo svolgimento dei lavori assembleari e l'esercizio dei diritti degli azionisti in condizioni di assoluta sicurezza per azionisti, dipendenti e collaboratori.

In particolare, l'intervento in Assemblea di coloro ai quali è riconosciuto il diritto di voto è avvenuto esclusivamente per il tramite del rappresentante degli azionisti designato dalla Società ai sensi dell'art. 135-*undecies* del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 e l'esercizio dei diritti degli azionisti è avvenuto secondo le modalità indicate nell'avviso di convocazione di tale Assemblea.

All'Assemblea 2022, oltre al Presidente e all'Amministratore delegato, hanno partecipato, in presenza ovvero collegati in teleconferenza, i Consiglieri, il Collegio sindacale e il magistrato delegato. Le relazioni sulle proposte di deliberazione sono state depositate e pubblicate nei termini di legge e con le modalità previste dalla normativa applicabile. Il Consiglio di amministrazione ha partecipato all'Assemblea e l'Amministratore delegato ha riferito sulle materie all'ordine del giorno relative al bilancio e alla destinazione dell'utile di esercizio. Il verbale dell'Assemblea 2022 è disponibile sul sito internet della Società nella sezione "*Governance*".

1.3.2 Presidente

Il Presidente del Consiglio di amministrazione di Enav per l'esercizio 2022 è stato nominato in tale ruolo dall'Assemblea del 21 maggio 2020.

In data 28 aprile 2023 è stato nominato il Presidente di Enav per il triennio 2023-2025.

Il Presidente convoca il Consiglio di amministrazione, ne fissa l'ordine del giorno, ne coordina i lavori e provvede affinché adeguate informazioni sulle materie iscritte all'ordine del giorno vengano fornite a tutti gli amministratori e ai sindaci.

Oltre ai poteri previsti dalla legge e dallo statuto per quanto concerne il funzionamento degli organi sociali e la legale rappresentanza della Società, il Consiglio di amministrazione ha deliberato di attribuire al Presidente *pro tempore* le seguenti deleghe:

- (i) coordinare le attività di *internal auditing*, sovrintendendo all'operato delle rispettive strutture dedicate;
- (ii) curare, in raccordo con l'Amministratore delegato, le relazioni istituzionali nazionali e internazionali;
- (iii) presidiare il governo societario, coordinando le attività della segreteria del Consiglio di amministrazione e, tramite la stessa, dei Comitati consiliari.

Al Presidente del Consiglio di amministrazione è stata inoltre attribuita, previa intesa con l'Amministratore delegato, la cura delle attività di comunicazione della Società e i rapporti con i mezzi di informazione, nazionali ed esteri.

Considerato che - in coerenza con le previsioni statutarie - non ha ricevuto deleghe nella gestione o nell'elaborazione delle strategie aziendali, il Presidente del Consiglio di amministrazione si qualifica come Amministratore non esecutivo ai sensi del Codice di *Corporate governance*.

Il Presidente ha un ruolo di impulso e di vigilanza sul funzionamento del Consiglio di amministrazione e, secondo le previsioni del regolamento del Consiglio di amministrazione e in linea con il Principio X e la Raccomandazione n. 12 del Codice di *Corporate governance*, con il supporto del segretario del Consiglio di amministrazione cura che:

- (i) l'informativa pre-consiliare e le informazioni complementari fornite durante le riunioni siano idonee a consentire agli amministratori di agire in modo informato nello svolgimento del loro ruolo, mettendo loro a disposizione il materiale e le informazioni utili in proprio possesso ovvero ricevuti dall'Amministratore delegato e dalle sue strutture;

- (ii) l'attività dei Comitati sia coordinata con quella del Consiglio di amministrazione;
- (iii) tutti gli amministratori e i sindaci possano partecipare, successivamente alla nomina e durante il mandato, a iniziative di *induction* finalizzate a fornire loro un'adeguata conoscenza dei settori di attività in cui opera Enav, delle dinamiche aziendali e della loro evoluzione anche nell'ottica del successo sostenibile della Società nonché dei principi di corretta gestione dei rischi e del quadro normativo e autoregolamentare di riferimento;
- (iv) l'adeguatezza e la trasparenza del processo di autovalutazione del Consiglio di amministrazione, con il supporto del Comitato remunerazioni e nomine.

Il Presidente del Consiglio di amministrazione, d'intesa con l'Amministratore delegato, cura che il Consiglio di amministrazione sia informato, entro la prima riunione utile, sullo sviluppo e sui contenuti significativi del dialogo intervenuto con tutti gli azionisti, in ossequio alla *policy* di *engagement* e alla Raccomandazione n. 3 del Codice.

1.3.3 Amministratore delegato

L'Amministratore delegato di Enav per l'esercizio 2022 è stato nominato in tale ruolo dal Consiglio di amministrazione all'atto del suo insediamento avvenuto in data 21 maggio 2020, con mandato sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2022. In data 28 aprile 2023 è stato nominato l'Amministratore delegato di Enav per il triennio 2023-2025.

Ai sensi dell'articolo 2381, comma 5, c.c., e dell'articolo 18, paragrafo 5 dello statuto, l'Amministratore delegato cura che l'assetto organizzativo e contabile sia adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa.

All'Amministratore delegato sono conferiti tutti i poteri per l'ordinaria e straordinaria amministrazione della Società, compresa la legale rappresentanza e la firma sociale disgiunta in giudizio di fronte a qualunque autorità giudiziaria e amministrativa, nonché le attribuzioni e i poteri che non sono altrimenti riservati ai sensi di legge, di statuto, ovvero diversamente riservati al Consiglio di amministrazione o conferiti al Presidente, per come illustrati, rispettivamente, al paragrafo 3.7 e al paragrafo 3.10 dello statuto.

L'Amministratore delegato svolge anche il ruolo di amministratore incaricato del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

Al fine di mantenere l'organo amministrativo e l'organo di controllo costantemente aggiornati, l'Amministratore delegato inoltre informa, tempestivamente e comunque con periodicità

almeno trimestrale, il Consiglio di amministrazione e il Collegio sindacale sull'attività svolta, sul generale andamento della gestione, sulla sua prevedibile evoluzione e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società o dalle società controllate.

In linea con la Raccomandazione n. 1, lett. b) del Codice di *Corporate governance*, nonché in ossequio alle previsioni statutarie e di legge e del Regolamento del Consiglio di amministrazione, l'Amministratore delegato informa il Consiglio di amministrazione, con cadenza almeno trimestrale e in concomitanza con le riunioni consiliari chiamate ad approvare i resoconti finanziari, circa l'attività svolta nell'esercizio delle deleghe conferite. A tal fine, come previsto dal Regolamento del Consiglio di amministrazione, il Consiglio stesso stabilisce la cadenza, almeno trimestrale, con cui l'Amministratore delegato fornisce un *report* sull'esercizio delle deleghe, identificando altresì, con il supporto del Comitato controllo e rischi e parti correlate con cadenza almeno triennale, le soglie di materialità applicabili e le attestazioni necessarie, come da ultimo effettuato con delibera del 21 dicembre 2021.

1.3.4 Consiglio di amministrazione

Il Consiglio di amministrazione è l'organo centrale del sistema di *corporate governance* ed è investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della Società.

Lo statuto prevede che Enav sia amministrata da un Consiglio di amministrazione composto da un numero di membri non inferiore a cinque e non superiore a nove e indica nell'Assemblea degli azionisti l'organo competente a determinare tale numero, entro i limiti suddetti.

I componenti del Consiglio di amministrazione durano in carica per un periodo non superiore a tre esercizi e scadono alla data dell'Assemblea di approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica.

In data 28 aprile 2023 l'Assemblea degli azionisti ha provveduto al rinnovo del Consiglio di amministrazione per il triennio 2023-2025. Il Consiglio di amministrazione in carica per il triennio 2020-2022, con scadenza alla data dell'Assemblea chiamata ad approvare il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, era composto di nove membri, nominati dall'Assemblea degli azionisti tenutasi in data 21 maggio 2020. In particolare, la predetta Assemblea degli azionisti ha:

- determinato in nove il numero dei componenti del Consiglio di amministrazione;
- nominato il Consiglio di amministrazione;

- nominato uno dei consiglieri Presidente del Consiglio di amministrazione;
- determinato la durata del mandato in tre esercizi, sino alla data dell'Assemblea chiamata ad approvare il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022.

Sei consiglieri sono stati eletti sulla base della lista presentata dall'azionista di maggioranza Mef, mentre tre consiglieri sono stati eletti sulla base di lista presentata da investitori istituzionali.

Sulla base delle verifiche periodiche circa il possesso in capo ai propri componenti dei requisiti prescritti dalla legge e dallo statuto, il Consiglio di amministrazione ha valutato la sussistenza dei requisiti di indipendenza, alla luce del Codice di *Corporate governance* e della *policy* relativa ai criteri e alla procedura per la valutazione dell'indipendenza degli amministratori di Enav, approvati con delibera del Consiglio di amministrazione del 18 febbraio 2021, per l'esercizio 2022.

Tale *policy*, anche tenuto conto delle previsioni di cui alla Raccomandazione n. 7 del Codice di *Corporate governance*, è finalizzata a predeterminare i criteri quantitativi e qualitativi da applicare in sede di valutazione della significatività delle relazioni di cui alle lettere c) e d) della predetta raccomandazione, e a fornire *guidance* nel processo di verifica dei requisiti di indipendenza, implementando le previsioni del Codice di *Corporate governance* in base alle specifiche caratteristiche della Società.

Oltre alla predeterminazione delle soglie di presumibile significatività, la predetta *policy* include i principi generali che presiedono al processo di valutazione dell'indipendenza, tra cui in particolare in materia di doveri informativi e di valutazione in capo a ciascun amministratore, di prevalenza della sostanza sulla forma; essi sono di natura non tassativa e non dirimente delle casistiche di sintomatica carenza di indipendenza ivi declinate, di cadenza e metodologia delle valutazioni di indipendenza e di *disclosure* della medesima al mercato.

Sulla scorta delle valutazioni in merito alla sussistenza dei predetti requisiti in capo agli amministratori, effettuate dal Consiglio di amministrazione, sotto la vigilanza del Collegio sindacale, per l'esercizio 2022 è risultato che 7 Consiglieri di Enav su 9 sono indipendenti tanto ai sensi del Testo Unico della Finanza ("TUF") che del Codice di *Corporate governance*. La composizione del Consiglio di amministrazione è conforme alla normativa in materia di equilibrio tra i generi.

La tabella di seguito riportata indica i principali dati sulla composizione del Consiglio di amministrazione della Società in carica alla data del 31 dicembre 2022, con evidenza, tra l'altro, delle liste dalle quali sono stati tratti i componenti del Consiglio e degli amministratori in possesso dei requisiti di indipendenza ai sensi del TUF e del Codice di *Corporate governance*.

Tabella 1 - Consiglio di amministrazione

CARICA	RUOLO	Indipendenza	M/m
Presidente	Non esecutivo	TUF/ Codice	M
Amministratore delegato	Esecutivo	N.A.	M
Consigliere	Non esecutivo	TUF/ Codice	M
Consigliere	Non esecutivo	-	M
Consigliere	Non esecutivo	TUF/ Codice	M
Consigliere	Non esecutivo	TUF/ Codice	m
Consigliere	Non esecutivo	TUF/ Codice	M
Consigliere	Non esecutivo	TUF/ Codice	m
Consigliere	Non esecutivo	TUF/ Codice	m

M: lista di maggioranza; **m:** lista di minoranza

Fonte: Enav

Nel corso del 2022 il Consiglio di amministrazione si è riunito 12 volte, con una durata media delle sedute di circa 2 ore e 23 minuti e con una presenza media del 90 per cento dei membri del Consiglio di amministrazione e dell'88,10 per cento degli amministratori indipendenti.

Grafico 1 - Riunioni del Consiglio di amministrazione



* Fonte: *Report on Corporate governance in Italy: the implementation of the Italian Corporate governance code (2022)*; il FTSE Mid Cap rappresenta l'indice di riferimento della Società.

Fonte: Enav

1.3.5 Comitati endoconsiliari

Come previsto dal regolamento del Consiglio di amministrazione, il Consiglio medesimo è supportato nell'esercizio delle proprie attribuzioni da uno o più Comitati con funzioni istruttorie, consultive e propositive, di cui definisce i compiti e la composizione, tenuto conto delle previsioni dello statuto, delle raccomandazioni del codice di *Corporate governance* e della migliore prassi di *governance*; in ogni caso il Consiglio istituisce, anche in forma accorpata, i Comitati competenti in materia di nomine, remunerazioni, controllo e rischi, parti correlate nonché sostenibilità.

Il Consiglio di amministrazione attribuisce ai Comitati le risorse finanziarie di cui disporre e stabilisce le modalità con cui essi possono avvalersi di consulenti esterni.

I Comitati si riuniscono ogni qualvolta i rispettivi presidenti lo ritengano opportuno o ne sia fatta richiesta dal Presidente del Consiglio di amministrazione, dall'Amministratore delegato o dal Collegio sindacale.

Alle riunioni dei Comitati possono assistere i componenti del Collegio sindacale ed il presidente di ciascun comitato può invitare a singole riunioni il Presidente del Consiglio di amministrazione, l'Amministratore delegato, gli altri amministratori e, informandone l'Amministratore delegato, gli esponenti delle funzioni aziendali competenti per materia.

Il presidente di ciascun Comitato ne coordina i lavori e informa il Consiglio di amministrazione delle attività svolte in occasione della prima riunione utile.

La composizione, i compiti e le altre modalità di funzionamento dei Comitati sono disciplinati da appositi regolamenti approvati dal Consiglio di amministrazione, su proposta del Presidente del Consiglio di amministrazione, sentiti i presidenti di ciascun Comitato. In particolare, con delibera del 23 marzo 2021 il Consiglio di amministrazione, anche al fine di tenere conto degli elementi di novità introdotti dal Codice di *Corporate governance*, ha aggiornato i regolamenti dei Comitati endoconsiliari.

1) Comitato remunerazioni e nomine

Il Consiglio di amministrazione è supportato dal Comitato remunerazioni e nomine (CRN), composto da amministratori non esecutivi, in maggioranza indipendenti, avente funzioni propositive e consultive in materia di remunerazione e di nomine.

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 il CRN è risultato composto da un amministratore non esecutivo indipendente in qualità di Presidente, e da due amministratori non esecutivi, di cui uno indipendente.

La composizione del CRN garantisce la presenza del numero necessario di componenti in possesso dei requisiti di professionalità e di indipendenza richiesti dal Codice di *Corporate governance*. La composizione, il funzionamento e i compiti del CRN, con separata evidenza delle attribuzioni del Comitato in materia di remunerazioni e di quelle in materia di nomine, sono disciplinate nel regolamento del Comitato.

2) Comitato controllo e rischi e parti correlate

In applicazione delle raccomandazioni del Codice di *Corporate governance*, il Consiglio di amministrazione è supportato, per quanto riguarda le tematiche inerenti al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, da un comitato endoconsiliare, il Comitato controllo e rischi e parti correlate (CCRPC), composto da amministratori non esecutivi, in maggioranza indipendenti, avente funzioni consultive in materia. Tale Comitato, avuto riguardo alle previsioni di cui all'art. 11-bis.5 dello statuto, è altresì competente in materia di operazioni con parti correlate.

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, il CCRPC è composto da un amministratore non esecutivo indipendente in qualità di Presidente, e da due amministratori non esecutivi, di cui uno indipendente.

La composizione, il funzionamento e i compiti del Comitato sono disciplinati nel proprio regolamento (il "Regolamento CCRPC"). Ai sensi dell'art. 2 del Regolamento CCRPC, il Comitato supporta le valutazioni e le decisioni del Consiglio di amministrazione relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi e all'approvazione delle relazioni periodiche di carattere finanziario e non finanziario.

Inoltre, il CCRPC supporta il Consiglio di amministrazione per le delibere di competenza in linea con quanto previsto dalla raccomandazione n. 33 del Codice di *Corporate governance*.

Ai sensi dell'art. 3 del Regolamento CCRPC, il Comitato svolge le funzioni attribuite dal Regolamento parti correlate e dalla procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate della Società (nel seguito anche "Procedura OPC").

Nel corso del 2022 il CCRPC ha svolto 15 riunioni, con una durata media di circa 1 ora e 19 minuti, e una presenza media del 95,56 per cento dei propri membri.

Alle riunioni del CCRPC prende parte anche il Collegio sindacale, di norma collegialmente ovvero in persona del presidente o altro sindaco. Alle riunioni del Comitato, per quanto concerne le attività inerenti al controllo dei rischi, è sempre invitato a partecipare l'Amministratore delegato incaricato del sistema di controllo e di gestione dei rischi.

3) Comitato sostenibilità

Il Consiglio di amministrazione è supportato, per quanto riguarda le tematiche inerenti alla sostenibilità finanziaria, da un comitato endoconsiliare, il Comitato sostenibilità (CSOST), composto da tutti amministratori non esecutivi e indipendenti, avente funzioni propositive e consultive in materia. Per l'esercizio 2022 il Comitato Sostenibilità è risultato composto da un amministratore non esecutivo indipendente) in qualità di Presidente, e da due amministratori non esecutivi indipendenti.

La composizione, il funzionamento e i compiti del Comitato sono disciplinati nel Regolamento del comitato sostenibilità (il "Regolamento CSOST").

1.3.6 Il Collegio sindacale

Ai sensi dell'art. 21 dello statuto, l'Assemblea nomina il Collegio sindacale costituito da tre Sindaci effettivi, fra i quali elegge il Presidente, e da due supplenti.

I componenti del Collegio sindacale sono scelti tra coloro che siano in possesso dei requisiti di professionalità e di onorabilità indicati nella normativa anche regolamentare vigente. Si considerano strettamente attinenti all'ambito di attività della Società le materie inerenti al diritto commerciale e al diritto tributario, all'economia aziendale e alla finanza aziendale, nonché le materie e i settori di attività inerenti alle comunicazioni, alla telematica e all'informatica, all'attività bancaria, finanziaria e assicurativa.

I Sindaci effettivi e i Sindaci supplenti sono nominati dall'Assemblea sulla base di liste presentate dagli azionisti, nelle quali i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo e devono risultare in numero non superiore ai componenti da eleggere.

Il Collegio sindacale vigila sull'osservanza delle norme di legge, regolamentari e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento, nonché sull'adeguatezza e sulla funzionalità del complessivo sistema di

gestione e controllo dei rischi. Il Collegio sindacale è parte integrante del complessivo Sistema di controllo e di gestione dei rischi - SCIGR.

Nel corso dell'esercizio e fino al 3 giugno 2022, il Collegio sindacale di Enav ha ricevuto mandato fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021. In data 3 giugno 2022, l'Assemblea degli azionisti ha provveduto al rinnovo dell'organo di controllo e alla fissazione del relativo compenso.

Tutti i membri del Collegio sindacale restano in carica fino all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio dell'esercizio che si chiude al 31 dicembre 2024, la quale delibererà in merito al rinnovo dell'organo di controllo ed alla fissazione dei relativi compensi.

Il Collegio sindacale di Enav adotta e tiene aggiornato il proprio regolamento, il quale compendia le norme di legge e di statuto oltre che la migliore prassi per disciplinare il funzionamento dell'organo di controllo.

1.3.7 Remunerazioni e compensi corrisposti agli organi

L'Assemblea del 21 maggio 2020, ponendosi in linea con quanto stabilito in occasione della nomina del precedente Consiglio avvenuta con l'Assemblea degli azionisti del 28 aprile 2017, ha determinato il compenso spettante ai componenti del Consiglio di amministrazione ai sensi dell'art. 2389, comma 1, cod. civ., in euro 50.000 annui lordi per il Presidente e in euro 30.000 annui lordi per i consiglieri.

In data 24 giugno 2020, il Consiglio di amministrazione su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, sentito il parere del Collegio sindacale, ha attribuito un compenso agli amministratori investiti di particolari cariche, in conformità a quanto previsto dall'art. 2389, comma 3, c.c., riconoscendo al Presidente una retribuzione di euro 100.000 annui lordi in ragione delle deleghe non esecutive conferite e all'Amministratore delegato una retribuzione di euro 410.000 annui lordi 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 annui lordi e dell'Amministratore delegato a euro 440.000 annui lordi.

I suddetti compensi sono stati confermati in occasione dell'approvazione 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”*), approvata dall'Assemblea del 3 giugno 2022, la quale illustra con riferimento all'esercizio la politica della Società in materia di remunerazione dei

componenti dell'organo di amministrazione e dei dirigenti con responsabilità strategiche, nonché le procedure utilizzate per l'adozione e l'attuazione di tale politica.

Il sistema retributivo si articola in componenti fisse e variabili, queste ultime suddivise in incentivi di breve e 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 volto ad incentivare l'allineamento degli interessi dell'Amministratore esecutivo e del *top management* di Enav con la creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di lungo periodo.

In data 21 maggio 2020, l'Assemblea degli azionisti ha approvato il piano di incentivazione variabile di lungo termine (il "Piano di *Performance Share* 2020-2022") articolato su cicli *rolling* con *vesting* triennale decorrenti da ciascuno degli esercizi 2020, 2021 e 2022, attribuendo al Consiglio di amministrazione ogni più ampio potere per la relativa attuazione mediante regolamento attuativo.

Circa la parte variabile della remunerazione, per l'anno 2022, il Consiglio ha stabilito in favore dell'Amministratore delegato, nominato il 21 maggio 2020 e il cui mandato si è concluso con l'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2022, il riconoscimento di:

- 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 cod. civ.), a fronte del raggiungimento dei risultati *target*, 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 15 marzo 2023 il Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, ha deliberato la consuntivazione degli obiettivi assegnati all'Amministratore delegato, riconoscendo per l'anno 2022 un incentivo pari a complessivi euro 324.156 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*; è inoltre previsto un correttivo basato su un obiettivo di natura ESG , con possibili effetti in negativo ovvero in positivo sul bonus erogabile, di impatto massimo del ± 10 per cento.

In data 18 ottobre 2022 il Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, ha approvato il lancio del terzo ciclo di *vesting* del Piano di *Performance Share 2020-2022*, ossia quello relativo al periodo 2022-2024. L'assegnazione delle azioni per il terzo ciclo di attribuzione (2022-2024) avverrà al termine del relativo periodo di *vesting* e all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2024 e darà diritto all'Amministratore delegato all'assegnazione di 117.827 azioni nel caso del raggiungimento di tutti gli obiettivi *target*, ovvero 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*, i valori su indicati potranno subire variazioni in aumento o diminuzione (± 10 per cento) in relazione alla *performance* maturata con riferimento all'indicatore ESG.

Alla scadenza del mandato dell'Amministratore delegato, coincidente con l'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2022, l'incentivazione variabile di lungo termine è stata riconosciuta subordinatamente alla valutazione delle *performance* effettivamente conseguite con riferimento ai cicli di *vesting* di cui l'Amministratore delegato sia stato beneficiario e prorata *temporis* per il periodo di copertura del ruolo.

Per completezza in data 15 marzo 2023, il Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, ha deliberato la consuntivazione del primo ciclo di *vesting* del Piano di *Performance Share 2020-2022*, verificando il raggiungimento della condizione di *overperformance* per gli obiettivi relativi all'EBIT cumulato ed al *Free Cash Flow* cumulato ed il mancato raggiungimento dell'obiettivo del *Total Shareholder Return* relativo, a fronte di un valore medio del TSR di Enav nel triennio pari a -16,8 per cento; riconoscendo all'Amministratore delegato il diritto all'assegnazione di n. 84.835 azioni.¹

Per quanto concerne gli obiettivi non finanziari, aventi un impatto massimo sull'incentivo azionario del ± 10 per cento rispetto ai valori risultanti dalla consuntivazione degli obiettivi finanziari, il Consiglio di amministrazione, con il supporto del Comitato remunerazioni e nomine, ha verificato il diritto dell'Amministratore delegato a percepire un ulteriore 5 per

¹ La determinazione del numero delle azioni per l'assegnazione è stata effettuata, in linea con quanto previsto dal Piano di *Performance Share 2020-2022* e dal relativo regolamento attuativo, sulla base del prezzo medio registrato dal titolo nei 30 giorni antecedenti la data di assegnazione.

cento di azioni, pari a n. 4.242, in considerazione dei risultati non finanziari raggiunti, per un totale complessivo di n. 91.656 azioni (comprehensive di quante spettanti a titolo di *dividend equivalent*).

Relativamente agli amministratori non esecutivi, la politica di remunerazione prevede che la remunerazione degli amministratori non esecutivi sia composta da una componente fissa, costituita dal compenso deliberato dall'Assemblea 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 ai sensi dell'art. 2389, comma 3, cod. civ.

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"*.

In attuazione della politica di remunerazione il Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, ha quindi deliberato i seguenti compensi per la partecipazione ai Comitati endoconsiliari:

- (i) per il *"Comitato Remunerazioni e Nomine"* euro 25.000 lordi annui per il Presidente ed euro 20.000 annui lordi per gli altri componenti;
- (ii) per il *"Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate"* euro 25.000 lordi annui per il Presidente ed euro 20.000 annui lordi per gli altri componenti;
- (iii) per il *"Comitato Sostenibilità"* euro 20.000 annui lordi per il Presidente ed euro 15.000 annui lordi per gli altri componenti.

Per quanto riguarda il Collegio sindacale l'Assemblea degli azionisti del 3 giugno 2022, su proposta dell'azionista Ministero dell'economia e delle finanze, ne 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 oltre al rimborso delle spese di viaggio e soggiorno sostenute in esecuzione dell'incarico, debitamente documentate.

Nelle tabelle seguenti si evidenziano i compensi fissi e variabili, corrisposti nel corso dell'esercizio 2022 agli organi di amministrazione e controllo, in raffronto con l'annualità 2020 e 2021.

Tabella 2 - Compensi fissi Amministratori e Sindaci

Anni di riferimento	2020 (dal 21 maggio 2020)	2021	2022
Amministratore delegato	440.000	440.000	440.000
Presidente CDA	150.000	150.000	150.000
Amministratori	30.000	30.000	30.000
Presidente Collegio sindaci	40.000	40.000	40.000
Sindaci effettivi	25.000	25.000	25.000

Fonte: Enav

Tabella 3 - Compensi fissi e variabili amministratori e sindaci

Anno di riferimento	2022					
	Compensi fissi	Compensi per partecipazione a Comitati	Compensi variabili non equity	Benefici non monetari	Fair Value dei Compensi equity	Totale
Amministratore delegato*	440.000		324.156	77.211	342.094	1.183.461
Presidente CDA	150.000					150.000
Amministratori	210.000	180.000				390.000
Presidente Collegio sindaci	40.000					40.000
Sindaci effettivi**	56.038					56.038
					Totale	1.819.499

Anno di riferimento	2021					
	Compensi fissi	Compensi per la partecipazione a Comitati	Compensi variabili non equity	Benefici non monetari	Fair Value dei Compensi variabili equity	Totale
Amministratore delegato***	440.000		299.082	76.934	228.179	1.044.195
Presidente CDA	150.000					150.000
Amministratori	210.000	155.556				365.556
Presidente Collegio sindaci	40.000					40.000
Sindaci effettivi****	68.000					68.000
					Totale	1.667.751

* I compensi variabili non *equity* si riferiscono alla componente variabile di breve termine commisurata agli obiettivi di *performance* societari raggiunti nell'esercizio (STI 2022). Il *fair value* dei compensi variabili *equity* comprende la valutazione: i) della quota 2022 del ciclo 2020-2022 del Piano di *Performance Share* 2020-2022; ii) della quota 2022 del ciclo 2021-2023 del Piano di *Performance Share* 2020-2022; iii) della quota 2022 del ciclo 2022-2024 del Piano di *Performance Share* 2020-2022, tutte effettuate in base al principio contabile internazionale IFRS 2. Per l'Amministratore delegato tali valutazioni ammontano rispettivamente a: euro 108.284 per il ciclo 2020-2022; euro 119.895 per il ciclo 2021-2023; euro 113.916 per il ciclo 2022-2024.

**I compensi ricomprendono anche euro 5.900 corrisposti ad uno dei componenti il Collegio per la carica di Presidente del Collegio sindacale della società controllata D-Flight, riconosciuto pro-rata *temporis* dal 01/01/2022 al 28/04/2022.

*** I compensi variabili non *equity* si riferiscono alla componente variabile di breve termine commisurata agli obiettivi di *performance* societari raggiunti nell'esercizio (STI 2021). Il *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.

Fonte: Enav

2. I CONTROLLI E IL SISTEMA NORMATIVO INTERNO

2.1 Sistema di controllo e di gestione dei rischi (SCIGR)

Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi di Enav è costituito dall'insieme di regole, strumenti, strutture organizzative, norme e regole aziendali volte a consentire l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi aziendali e l'implementazione di controlli per il raggiungimento degli obiettivi aziendali di:

- salvaguardia del patrimonio sociale;
- efficacia ed efficienza dei processi aziendali;
- affidabilità dell'informativa finanziaria;
- rispetto delle leggi, dei regolamenti, dello Statuto e delle normative aziendali.

Il SCIGR riveste, dunque, un ruolo centrale nell'organizzazione aziendale, contribuendo all'adozione di decisioni consapevoli e coerenti con la propensione al rischio, nonché alla diffusione di una corretta conoscenza dei rischi, della legalità e dei valori aziendali.

Il SCIGR, che tiene conto delle raccomandazioni autodisciplinari e prende a riferimento le *best practices* nazionali ed internazionali, si articola su tre distinti livelli di controllo interno e coinvolge, pertanto, tutte le strutture aziendali, il management e gli organi di governo societario.

2.1.1 Controlli di primo, secondo e terzo livello

1) Controlli di "primo livello" o "controlli di linea" (*risk ownership*)

Le attività di controllo effettuate dal *risk owner* sono costituite dall'insieme delle attività di controllo che le singole strutture organizzative di Enav e delle altre società del Gruppo svolgono sui propri processi al fine di assicurare il corretto svolgimento delle operazioni. Tali attività di controllo sono demandate alla responsabilità primaria del *management* e sono considerate parte integrante di ogni processo aziendale. I responsabili delle singole strutture organizzative sono, quindi, i primi responsabili del processo di controllo interno e di gestione dei rischi.

Nel corso della operatività giornaliera, tali responsabili sono chiamati ad identificare, misurare, valutare, gestire, monitorare e riportare i rischi derivanti dall'ordinaria attività aziendale in conformità con le norme cogenti, i regolamenti e le procedure interne applicabili.

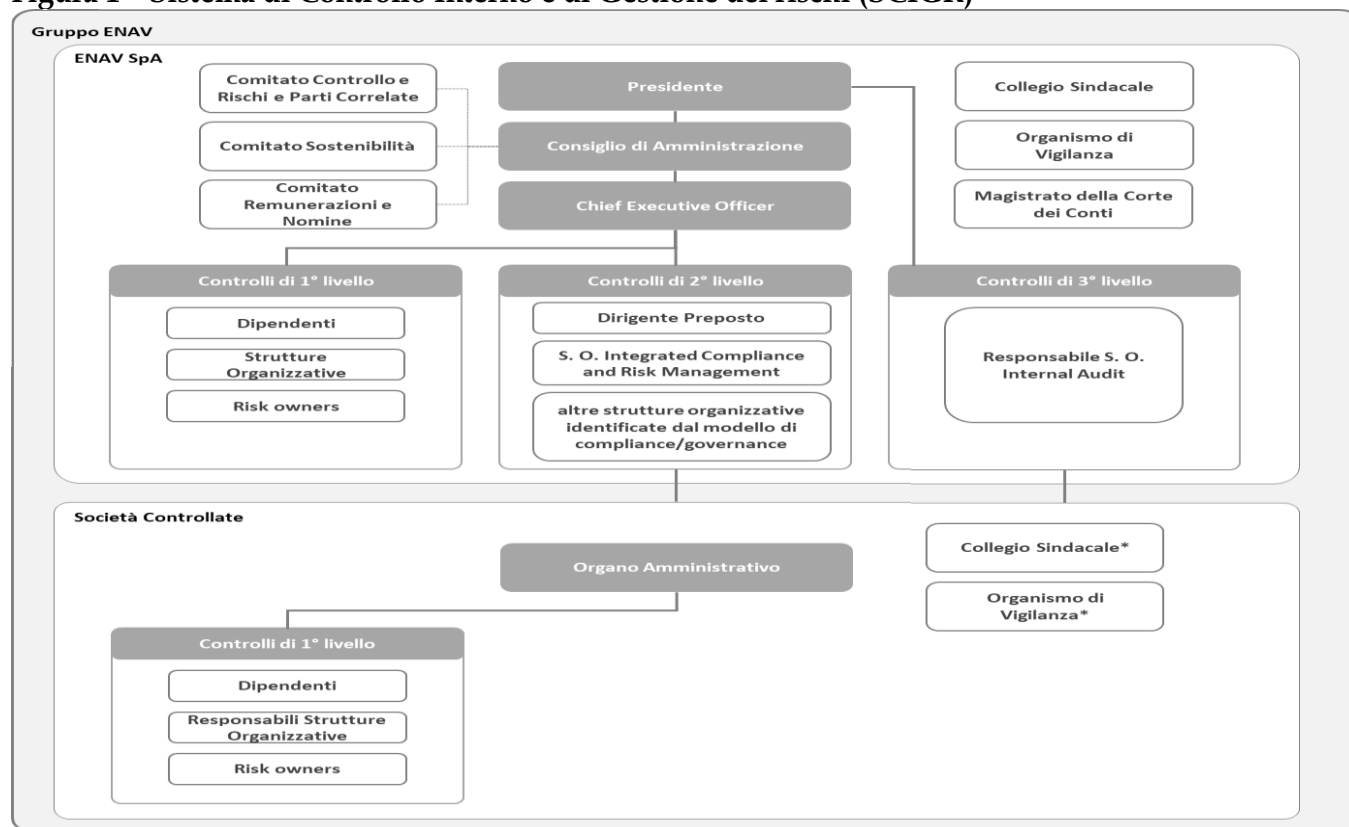
2) Controlli di “secondo livello”

Costituiscono il complesso di controlli affidati a strutture dotate di autonomia e indipendenza gerarchica e funzionale rispetto alle strutture organizzative di “primo livello”, con compiti specifici e responsabilità di controllo su diverse aree/tipologie di rischio. I responsabili di tali strutture monitorano - sia in ambito Enav che a livello di Gruppo - i rischi aziendali di propria specifica pertinenza, propongono linee guida sui relativi sistemi di controllo e verificano l’adeguatezza degli stessi.

3) Controlli di “terzo livello”

Tali controlli svolti dalla struttura organizzativa *Internal Audit*, che fornisce *assurance* indipendente ed obiettiva sull’adeguatezza ed efficacia dei controlli di primo e secondo livello e, più in generale, sul SCIGR. L’*Internal Audit* ha quindi il compito di verificare la struttura e la funzionalità del SCIGR nel suo complesso, nonché la coerenza dello stesso con le presenti linee di indirizzo. Di seguito si riporta la vista di sintesi degli attori del SCIGR interni al Gruppo Enav:

Figura 1 - Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei rischi (SCIGR)



Fonte: Enav

2.1.2 L'organismo di vigilanza

Nel corso del 2022 tutti gli Organismi di vigilanza del Gruppo Enav sono stati rinnovati al termine della loro naturale scadenza, confermandone la struttura collegiale con la presenza di professionisti sia interni che esterni, come illustrato in dettaglio nella seguente tabella riepilogativa:

Tabella 4 - Organismi di Vigilanza Gruppo Enav

Enav	Presidente	Componente esterno	Componente esterno	Segreteria tecnica <i>Internal Audit</i>
Techno sky	Presidente	Componente esterno	Componente interno	Segreteria tecnica <i>Internal Audit</i>
IDS AirNav	Presidente	Componente esterno	Componente interno	Segreteria tecnica <i>Internal Audit</i>
D flight	Presidente	Componente esterno	Componente esterno	Segreteria tecnica <i>Internal Audit</i>

Fonte: Enav

Successivamente alla nomina, la struttura *Internal Audit* ha organizzato specifici seminari di *induction* per tutti i nuovi membri ed ha supportato gli organismi nella predisposizione dei piani di attività allo scopo di assicurare uno stretto raccordo con il Piano della struttura *Internal Audit*, e garantire armonia di azione e coordinamento, nel rispetto dei principi di autonomia e indipendenza di azione.

Le attività di controllo degli Organismi di vigilanza si sono concentrate nel corso dell'anno 2022 sulle attività sensibili esposte maggiormente a rischi di commissione di reati *ex d.lgs. 8 giugno 2001, n. 231*.

La tabella di seguito indicata, riporta il numero di interventi di verifica effettuati, ai sensi della legge n. 231 del 2021.

Tabella 5 - Interventi di verifica Organismi di Vigilanza

Tipologia di attività sensibile d.lgs n. 231 del 2001	Enav	Techno sky	IDS AirNav	D-flight
	n. interventi	n. interventi	n. interventi	n. interventi
Gestione del sistema di salute e sicurezza sul lavoro	11	9	1	1
Gesione degli acquisti di beni e servizi	3	1	1	2
Security dei sistemi informativi	2			
Predisposizione di bilanci e documentazione di natura contabile	3	1		
Gestione della <i>travel security</i>	1	1	1	
Gestione dell'individuazione e della gestione delle opportunità di <i>business</i>	1	1	1	
Gestione dei compensi e/o di eventuali sistemi premianti	1			
Gestione degli adempimenti in materia ambientale	2	2		
Gestione di eventi, fiere, sponsorizzazioni e donazioni			1	
Totale	24	15	5	3

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati forniti da Enav

Alla luce degli eventi che hanno caratterizzato lo scenario internazionale del 2022 e considerando, altresì, le diverse misure restrittive adottate dalle istituzioni nazionali e internazionali in risposta alle situazioni di dinamica geopolitica (tra cui quelle inerenti e derivanti dal conflitto tra Russia e Ucraina), l'Enav ha deciso di intervenire in modo proattivo sul Codice etico di Gruppo, integrandone i contenuti per evidenziare l'importanza di una cultura aziendale basata sul pieno rispetto dei diritti umani ed enfatizzare l'impegno del Gruppo ad assicurare una conduzione delle attività conforme alle norme - nazionali ed internazionali - di riferimento.

In tale contesto, nel corso dell'esercizio 2022 è stato effettuato l'aggiornamento del Regolamento *Whistleblowing* e della piattaforma informatica adottata dal Gruppo Enav per la gestione delle segnalazioni, per recepire le novità derivanti dall'entrata in vigore - in data 4 marzo 2022 - dell'"EU Sanctions Whistleblower Tool" per la segnalazione di potenziali violazioni del quadro normativo e regolamentare in materia di sanzioni UE.

In continuità con le attività già condotte nel corso dell'anno precedente, anche nel 2022 sono state promosse specifiche attività di sensibilizzazione verso le strutture aziendali del Gruppo sull'importanza di garantire un tempestivo inoltro agli Organismi di vigilanza di tutti i flussi informativi e delle segnalazioni previsti dalla procedura aziendale di riferimento, anch'essa oggetto di aggiornamento nel corso del primo semestre dell'anno. L'attività di sensibilizzazione ha previsto:

- i) l'erogazione di un *webinar* indirizzato a tutti i responsabili aziendali;
- ii) la pubblicazione di un articolo all'interno del periodico aziendale *CLEARED*.

Le attività di sensibilizzazione si sono dimostrate utili ed efficaci avendo determinato un rilevante incremento dei flussi ricevuti nel successivo periodo dagli Organismi di vigilanza del Gruppo.

Tutte le attività formative menzionate hanno, altresì, fatto parte integrante del Piano di sostenibilità di Enav.

Nel corso del 2022, inoltre, è stato aggiornato con l'ausilio di uno studio esterno il *risk assessment* 231 propedeutico all'aggiornamento dei Modelli 231 delle società del Gruppo resosi necessario in virtù dell'inclusione di nuovi reati presupposto all'interno del catalogo del d.lgs. n. 231 del 2001.

L'aggiornamento dei suddetti Modelli è stato poi finalizzato nei primi mesi del 2023.

2.1.3 L'Internal Auditing

In data 20 dicembre 2021, il CdA ha approvato il Piano di *Audit* per l'anno 2022. Nel corso del 2022, la Struttura *Internal Audit* ha completato tutti gli interventi pianificati, oltre a quelli straordinari richiesti in corso d'anno a seguito del manifestarsi di eventi di potenziale impatto per il Gruppo Enav.

Nel corso del 2022, la Struttura *Internal Audit* ha, altresì, assicurato il costante monitoraggio e *follow-up* delle azioni correttive condivise con i *process owner* all'esito degli interventi di *audit* svolti.

Nella seguente tabella è riportato in sintesi lo stato di implementazione delle azioni generate nel corso del triennio 2020 - 2022:

Tabella 6 - Interventi *Internal Audit*

Anno	Azioni completate	Azioni in corso	Totale azioni	Azioni completate %
2020	75		75	100
2021	118		118	100
2022	95	86	181	52
Totale complessivo	288	86	374	77

Dati aggiornati al 16/01/2023

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati forniti da Enav

Come previsto dalle *best practice* e dagli *standard* internazionali in ambito *Internal Audit*, oltre ai servizi di *assurance* sopra descritti, nel corso del 2022 la struttura *Internal Audit* ha prestato assistenza e supporto consulenziale alle strutture del Gruppo Enav con riferimento alle seguenti tematiche:

- (i) politiche di *corporate compliance*, in particolare in ambito commerciale, *export* ed internazionale, declinate anche sulla trasversale connessa alla normativa sui prodotti *dual use (product classification)*;
- (ii) evoluzione in ottica di miglioramento continuo degli approcci e delle metodologie a supporto dei presidi e delle funzioni di controllo di secondo livello;
- (iii) in ambito *cyber risk* sono state condotte campagne di sensibilizzazione al *management* sul tema delle minacce in atto nel perimetro della sicurezza cibernetica ed è stata sollecitata l'adozione di misure di prevenzione e monitoraggio in relazione all'evoluzione degli scenari di rischio *cyber* alla luce dell'evoluzione della crisi geopolitica tuttora in corso;
- (iv) con riferimento alle politiche di sostenibilità del Gruppo Enav la struttura *Internal Audit* ha, inoltre, collaborato con l'organizzazione internazionale *Transparency International* nell'organizzazione del loro evento nazionale che si è svolto in Enav, nella sala convegni della sede di Ciampino in data 17 giugno 2022.

L'evento, che ha visto anche la partecipazione di strutture interne, è stato incentrato sulla *supply chain* dell'integrità, tema sul quale si è svolto un confronto con importanti aziende italiane rispetto alla cura e alla disciplina della *supply chain* come forma di integrità e solidità di principi, valori, comportamenti. I presidi di integrità e la loro efficacia sono stati analizzati anche in ottica di sostenibilità con i riferimenti ai temi ESG ed agli UN SDG (*Sustainable Development Goals* delle Nazioni Unite).

Nel mese di novembre 2022, la struttura *Internal Audit* ha ottenuto la certificazione *Quality Assurance Review* per la conformità agli standard internazionali per la pratica professione di *Internal Auditing* emanati dall'*Institute of Internal Auditor*, avendo implementato e costantemente mantenuto un *Quality Assurance & Improvement Program* (QAIP - standard 1300 - programma di *assurance* e miglioramento della qualità) superando positivamente un articolato processo di *assessment* da parte di un *team* di valutatori esterni indipendenti accreditati.

2.1.4 Whistleblowing

Nell'ambito dell'aggiornamento del Regolamento *Whistleblowing* del Gruppo Enav, avvenuto nel corso dell'anno 2022, sono state disciplinate le seguenti, ulteriori fattispecie di eventi oggetto di segnalazione:

- (i) la sussistenza di rapporti con soggetti aderenti a organizzazioni criminose di qualsiasi natura ovvero che partecipino in violazione ai principi di legalità in contrasto con il Codice etico;
- (ii) la violazione delle misure restrittive nei rapporti economici e commerciali e/o delle sanzioni adottate in ambito nazionale, dell'UE ed internazionale.

Nel corso del primo semestre 2022, è stato, inoltre, aggiornato il documento di autoregolamentazione interna (Linee guida per la gestione delle segnalazioni *Whistleblowing*) con particolare riferimento agli aspetti operativi del processo di gestione delle segnalazioni e alle regole di funzionamento del neocostituito Comitato *whistleblowing*, organo collegiale interfunzionale a cui compete l'analisi e la prima valutazione delle segnalazioni pervenute.

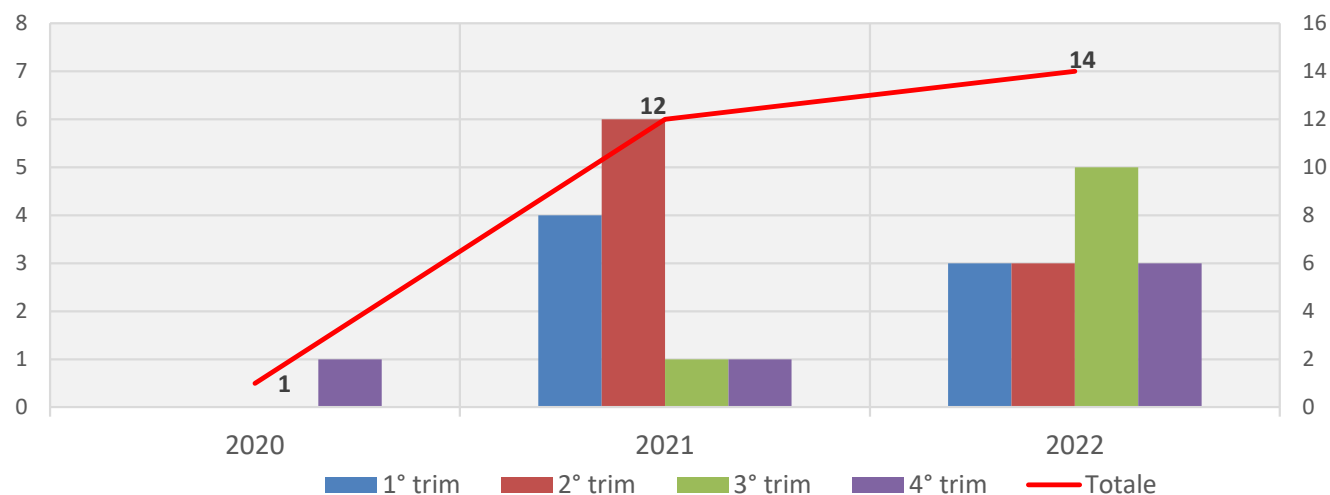
In particolare, la regolamentazione interna ha riguardato i seguenti aspetti:

- definizione di tempistiche procedurali cogenti;
- estensione dell'ambito soggettivo di applicazione;
- elenco delle fattispecie ritorsive oltre alla individuazione di un soggetto interno dedicato alla gestione delle segnalazioni come previsto dall'art. 4 del decreto in esame: *“La gestione del canale di segnalazione è affidata a una persona o a un ufficio interno autonomo dedicato e con personale specificamente formato per la gestione del canale di segnalazione”*.

A dicembre 2022, con l'obiettivo di aumentare la sensibilità della popolazione aziendale sulla tematica del *whistleblowing*, di favorire una crescita culturale ed incentivare l'utilizzo dello strumento, è stata erogata, a tutto il personale dipendente del Gruppo, un'articolata attività di formazione e informazione sull'istituto del *whistleblowing*.

Si segnala infine che, dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022, sono state ricevute complessivamente n. 14 segnalazioni, in lieve aumento rispetto al precedente esercizio, come riportato nella seguente tabella.

Grafico 2 - Segnalazioni whistleblowing



Fonte: Enav

Si segnala, al riguardo, che la metà delle segnalazioni ricevute hanno avuto ad oggetto eventi rientranti nell'ambito della "cattiva amministrazione". La seguente tabella riporta la distribuzione percentuale delle segnalazioni tra le diverse categorie previste dal sistema di gestione delle segnalazioni del Gruppo.

Tabella 7 - Fattispecie di non conformità

Categoria	% distribuzione
Cattiva amministrazione	49
Violazione di procedure aziendali, codice etico o Modello 231	29
Conflitti di interesse	7
Adozione di misure discriminatorie	4
Episodi sospetti che possono comportare rischi per l'azienda	4
Altro (es. azioni in danno ai diritti umani, ambiente, salute o interesse pubblico, etc.)	7
Totale	100

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti da Enav

Tutte le segnalazioni pervenute nel 2022 risultano gestite ed analizzate e solo per n. 7 di esse sono stati riscontrati elementi sulla loro fondatezza.

Tabella 8 - Esito segnalazioni

ESITO	%
Infondata	36
Parzialmente fondata	29
Fondata	21
Archiviata (senza necessità di analisi di approfondimento)	14

Fonte: Enav

Per nessuna delle segnalazioni classificate come “*Fondata*” o “*Parzialmente fondata*” sono emersi, peraltro, profili di potenziale illecito di natura penale o altro tipo, trattandosi esclusivamente di episodi di mancata applicazione di procedure interne di impatto non significativo oppure di inefficienze organizzative.

Laddove opportuno, sono state definite delle apposite azioni di *remediation*, oggetto di successivo monitoraggio e *follow-up* da parte della struttura *internal audit*².

2.1.5 Certificazioni

Durante l’annualità 2022 la Capogruppo e le Controllate sono state 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) n. 373 del 2017, 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 approfondimento su tali attività si rinvia al successivo paragrafo 2.1 della relazione.

Relativamente alle certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo Enav, anche nel 2022 l’Organismo internazionale di certificazione DNV *Business Assurance* ha concluso le attività di *audit*, determinando:

1. la conferma di validità dei certificati di conformità dei sistemi di gestione di Enav, *Techno Sky* e *IDS AirNav*, in accordo alla norma ISO 9001;
2. la conferma di validità del certificato di conformità del sistema di gestione per la sicurezza delle informazioni di Enav e *IDS AirNav* e la contestuale estensione anche a *Techno Sky*, in accordo alla normativa ISO 27001;
3. la conferma di validità del certificato di conformità del sistema di gestione per l’ambiente di *IDS AirNav*, in accordo alla normativa ISO 14001;
4. la conferma di validità dei certificati di conformità dei sistemi di gestione della salute e sicurezza sul lavoro di Enav, *Techno Sky*, *IDS AirNav* e *D-Flight*, in accordo alla norma ISO 45001;

² Oltre alle 14 segnalazioni ricevute, si precisa che l’*Internal audit* ha gestito nel 2022 altre due istruttorie relative a: una segnalazione pervenuta nel 2021, la cui analisi si è conclusa nel 2022 ed un approfondimento di *follow-up* inerente agli esiti delle raccomandazioni formulate ad esito dell’istruttoria di una delle 14 segnalazioni gestite nel corso dell’anno 2022.

5. la conferma di validità del certificato di conformità del Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione di Enav, in accordo alla norma ISO 37001.
6. nel corso del 2022 Enav ha avviato le attività propedeutiche per il conseguimento della certificazione ai sensi del modello organizzativo EASI® “Ecosistema Aziendale Sostenibile Integrato”, schema di *governance* della sostenibilità riconosciuto da ACCREDIA.

Il processo certificativo si è concluso a marzo 2023 con il rilascio del certificato di conformità con riferimento ai seguenti requisiti: – 5.1 *Governance*, – 8.3.3 Salute e Sicurezza dei luoghi di lavoro, – 8.3.4 Impatto ambientale, – 8.3.7 Aspetti relativi a clienti utenti e consumatori, – 8.3.10 Protezione dei dati e sicurezza informatica.

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

- a) quanto all’accreditamento del laboratorio di taratura di *Techno Sky* nel mese di gennaio 2022, 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;
- b) nel mese di dicembre 2022 è stata effettuata, da parte dell’Organismo internazionale di certificazione DNV *Business Assurance*, la quarta verifica di mantenimento della certificazione F-GAS (certificazione delle imprese che effettuano installazione, manutenzione, riparazione, assistenza e smantellamento 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) n. 2067 del 2015;

Relativamente alle certificazioni dei processi di gestione e sviluppo *software* del gruppo Enav, nel corso dell’anno 2022 *Techno Sky* ha mantenuto in corso di validità il livello di maturità 2 relativamente all’implementazione del modello *Capability Maturity Model Integration for Development V2.0* (CMMI – DEV) conseguito nel 2021 e che sarà oggetto di rinnovo nel 2024.

IDS *AirNav* ha rinnovato a febbraio 2022 il Livello di Maturità 3 del modello *Capability Maturity Model Integration for Development V2.0* (CMMI – DEV).

Entrambe le società del Gruppo hanno inoltre intrapreso un percorso di estensione del modello alle aree di *Product Safety* e *Product Security*.

2.1.6 Il sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro

Il Gruppo Enav, fermo restando il rispetto della normativa vigente cogente specifica, ha come obiettivo primario il miglioramento continuo delle prestazioni in materia di salute e sicurezza

sul lavoro e l'eliminazione o la riduzione dei rischi per tutto il personale del Gruppo e per le altre parti interessate che potrebbero essere esposti ai pericoli per la salute e sicurezza sul lavoro associati alle proprie attività, adottando misure di sicurezza adeguate, tra le quali numerose attività di prevenzione, formazione e sensibilizzazione che mirano alla diffusione e al 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.

Con il fine di perseguire gli obiettivi strategici identificati all'interno della *Health and safety policy* di Gruppo e in generale il miglioramento continuo delle prestazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro, le società italiane del Gruppo Enav hanno adottato un Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) certificato in conformità agli *standard* internazionali ISO 45001:2018 e sottoposto a periodici *audit*, interni ed esterni (eseguiti dall'Organismo Notificato DNV *Business Assurance*), finalizzati al mantenimento nel tempo delle relative certificazioni.

Nell'ambito della gestione della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, i datori di lavoro delle aziende italiane del Gruppo ENAV, nel rispetto degli adempimenti specifici in materia, effettuano la valutazione di tutti i rischi, compreso il rischio legato alle attività di lavoro all'estero, redigendo i relativi Documenti di valutazione dei rischi (DVR).

Nel corso del 2022 sono stati aggiornati i DVR per Enav, *Techno Sky*, *IDS AirNav* e *D-Flight*.

Il Gruppo, al fine di rispondere prontamente a situazioni che possono causare una potenziale emergenza, ha definito e implementato, mantenendone il costante aggiornamento, il Piano di emergenza delle singole sedi, formando e designando un numero congruo di addetti alla gestione delle emergenze e organizzando periodiche esercitazioni antincendio.

Nel Gruppo è garantito il servizio di sorveglianza sanitaria come previsto dal d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e s.m.i., che in considerazione della dislocazione su tutto il territorio nazionale dei siti ove opera il personale, è assicurato da uno staff di Medici Competenti, coordinati da un Medico Competente Coordinatore.

Il Gruppo opera, altresì, un'attività periodica di monitoraggio di specifici parametri ambientali (illuminamento, qualità aria, altro) e di agenti fisici (campi elettromagnetici, rumore e radon): tale attività è effettuata da qualificato fornitore esterno.

Enav, tramite gli esperti di radioprotezione appositamente incaricati, effettua anche l'attività annuale di sorveglianza fisica sulle sorgenti radiogene (macchine radiogene e sorgenti radioattive ubicate su alcuni radar).

Nel corso del 2022, inoltre, si sono riuniti i Comitati locali per la verifica di applicazione del 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. Infine, gli obiettivi futuri riguardano l'aggiornamento della valutazione del rischio stress lavoro correlato, riferito alle società Enav, IDS AirNav e Techno Sky e l'acquisizione di un *software* gestionale per le tematiche HSE al fine di aumentare l'efficienza del processo di produzione documentale e in generale di gestione e monitoraggio specifico per tutto il Gruppo Enav.

2.1.7 Il sistema di gestione ambientale

Il Gruppo Enav ha adottato un proprio Sistema di Gestione Ambientale (SGA) che recepisce lo standard internazionale ISO 14001:2015.

Il SGA di Gruppo implementato è stato sottoposto a un'attività di *assessment* di conformità normativa da parte di un organismo di certificazione internazionale, con riferimento alle società Enav e Techno Sky, in esito alla quale è stato definito un Piano di miglioramento, attuato e periodicamente monitorato in coordinamento con le strutture competenti.

Nell'ambito del SGA di Gruppo vengono attuate verifiche di conformità normativa, attraverso la programmazione ed esecuzione di verifiche ispettive interne e viene attuato il processo di formazione in materia ambientale, che nel 2022 ha riguardato in particolare la formazione specifica per le figure di *Environmental Assessor* ISO 14001.

Sono stati contrattualizzati i servizi di gestione dei rifiuti speciali per il Gruppo Enav relativamente alla gara europea effettuata ed è stata avviata l'attività di analisi e valutazione dei rischi in materia di "*Climate Change*" relativi ai servizi per la navigazione aerea erogati da Enav, eseguita con il supporto di un operatore specializzato.

È stato assegnato l'incarico di consulente alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose (c.d. Consulente ADR) delle società Enav e Techno Sky per l'anno 2023 a professionista qualificato, come previsto dalle nuove disposizioni normative.

2.1.8 Il sistema di gestione per la prevenzione della corruzione

A seguito della certificazione del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione, ottenuta alla fine del 2021, Enav ha dato seguito alle attività di miglioramento del sistema stesso.

A partire da giugno 2022, al fine di garantire una migliore segregazione tra livelli di controllo, il coordinamento della Funzione di Conformità e Prevenzione della Corruzione (FCPC) è stato attribuito alla struttura *Integrated Compliance and Risk Management*, all'interno della quale veniva contestualmente istituita la struttura *Business Integrity*. Successivamente, a partire da dicembre 2022, il ruolo della funzione di conformità per la prevenzione della corruzione è stato attribuito al responsabile della struttura *Business Integrity*.

Sempre nel contesto delle attività di miglioramento del sistema, il progetto di *fraud risk assessment*, avviato nel corso del 2021 congiuntamente alla struttura del dirigente preposto, si è concluso nel primo semestre 2022.

Successivamente, nel corso del secondo semestre 2022, in vista del rinnovo della certificazione ISO 37001, è stata svolta una importante attività di aggiornamento dell'analisi del rischio in ambito anticorruzione.

Per quanto concerne l'attività di informazione e formazione sui temi anticorruzione, oltre alla erogazione di sessioni formative *on-line* rivolte a tutte le posizioni organizzative con profilo di rischio corruzione superiore a livello "basso" svoltesi nel corso del 2021, nel 2022 è stata avviata l'erogazione a tutto il personale di una specifica attività di formazione in materia di prevenzione e contrasto alla corruzione, oltre che sul regolamento *whistleblowing*.

Tali tematiche inerenti al contrasto della corruzione sono state oggetto di sessioni formative rivolte ad agenti e intermediari in ambito commerciale.

Inoltre, Enav ha ritenuto di dotarsi di un *tool* che consente di esperire *due diligence* dedicate in linea con i controlli previsti anche dal par. 8.2 "*Due diligence*" della norma ISO 37001, al fine di consentire lo svolgimento dei necessari controlli sulle persone fisiche e giuridiche con cui Enav e le sue controllate intrattengono rapporti a vario titolo, nonché per approfondire la natura e l'estensione dei rischi di corruzione e, più in generale, di frode, inerenti a tali soggetti e al personale interno che ricopre posizioni critiche ai sensi della norma ISO 37001.

A tal fine, nel corso del 2022 sono state definite le specifiche tecniche inerenti al predetto strumento di verifica, il cui iter di acquisto è stato completato nel corso del 2023.

2.1.9 La gestione della *privacy*

Il Gruppo Enav ha proseguito a realizzare, nel periodo di riferimento, tutte le attività necessarie ad assicurare il mantenimento della *compliance* rispetto al Regolamento europeo n. 679 del 2016 relativo alle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali (GDPR). Tali attività sono state realizzate per il Gruppo dalla struttura *Privacy Management* che, a seguito di una modifica organizzativa, a partire dal 1° giugno 2022 è transitata all'interno della struttura *Business Integrity*, a sua volta posta alle dipendenze della struttura *Integrated Compliance and Risk Management*.

Nel corso del 2022, la 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*.

Infine, la struttura *Privacy Management* ha curato l'erogazione, in sinergia con il DPO, di sessioni formative in aula in materia di *privacy* nonché la revisione e l'aggiornamento di un corso in materia di GDPR da erogare a tutto il personale e agli amministratori di sistema utilizzando la piattaforma aziendale di *e-learning*.

2.1.10 Controllo sull'informativa finanziaria

Il sistema di controllo del Gruppo Enav sull'informativa finanziaria ("SCIIF"), che è parte integrante del più ampio SCIGR aziendale, è finalizzato a garantire il raggiungimento degli obiettivi di attendibilità, accuratezza e affidabilità e tempestività dei bilanci e di ogni altra informazione di carattere finanziario.

L'articolazione del SCIIF è definita coerentemente al modello "*Internal Controls - Integrated Framework*" del *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*", il quale rappresenta il modello di riferimento a livello internazionale in relazione al quale ciascuna componente del sistema di controllo interno di Enav è istituita, mantenuta e valutata.

La responsabilità di attuare e mantenere un adeguato SCIIF è affidata al dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Enav, figura disciplinata dall'art. 154-bis del T.U.F. e prevista dall'art. 18-bis dello statuto sociale a partire dal 2007.

I principi e le metodologie adottate dal dirigente preposto nell'esercizio dei propri compiti, nonché le responsabilità del personale coinvolto a vario titolo nelle attività di mantenimento e monitoraggio del SCIIF, sono descritte all'interno delle "Linee Guida per la valutazione del SCIIF". L'istituzione, il mantenimento e la valutazione del SCIIF sono garantiti attraverso un processo strutturato che prevede varie fasi:

In particolare, il dirigente preposto di Enav identifica le società rilevanti nell'ambito del SCIIF, secondo un approccio *top-down e risk based*, al fine di garantire un adeguato presidio sulle aree maggiormente esposte al rischio di errori, non intenzionali, o di frode che potrebbero avere effetti rilevanti sul bilancio.

2.1.11 Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili

Il dirigente preposto di Enav è il *Chief Financial Officer* nominato in tale ruolo con delibera del Consiglio di amministrazione del 24 giugno 2020, previo parere del Collegio sindacale, con durata dell'incarico per il triennio 2020-2022, e dunque fino all'approvazione del bilancio dell'esercizio che si è chiuso al 31 dicembre 2022.

Nel rispetto di quanto previsto dall'art. 18-*bis* dello statuto, il dirigente preposto è stato scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i dirigenti che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno tre anni in funzioni amministrative presso imprese, o presso società di consulenza o studi professionali.

Nell'ambito delle proprie attribuzioni, volte a garantire la corretta formazione dei documenti e dell'informativa contabile, al dirigente preposto è demandato il compito di definire la struttura dei controlli e di monitorare la loro operatività con riguardo anche ai processi significativi delle società controllate che rientrano nel perimetro di consolidamento.

Il dirigente preposto, unitamente all'Amministratore delegato, attesta con apposita relazione sul bilancio di esercizio, sul bilancio consolidato e sul bilancio semestrale abbreviato:

- a) l'adeguatezza e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili nel corso del periodo a cui si riferiscono i documenti;
- b) che i documenti sono redatti in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del Regolamento (CE) n.1606 del 2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- c) la corrispondenza dei documenti alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

- d) l'idoneità dei documenti a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento;
- e) per il bilancio d'esercizio e per quello consolidato, che la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della Società e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti;
- f) per il bilancio semestrale abbreviato, che la relazione intermedia sulla gestione contiene un'analisi attendibile delle informazioni di cui al comma 4 dell'articolo 154-ter del TUF.

Al fine di agevolare i flussi informativi, il dirigente preposto partecipa alle riunioni del Consiglio di amministrazione nelle quali sono previsti all'ordine del giorno argomenti che hanno impatto sulla situazione economica, patrimoniale o finanziaria della Società e del Gruppo e può accedere a tutti i documenti e alle delibere degli organi sociali che hanno riflessi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

Ai sensi dell'art. 154-bis del TUF, il 21 aprile 2022 il Consiglio di amministrazione ha verificato l'adeguatezza dei poteri e dei mezzi a disposizione del dirigente preposto per l'esercizio dei compiti allo stesso attribuiti, nonché il rispetto delle procedure amministrative e contabili.

I compiti e le responsabilità del dirigente preposto nonché i relativi poteri e mezzi attribuiti sono disciplinati nel dettaglio da un apposito regolamento, regolarmente aggiornato a cura del dirigente preposto di intesa con l'amministratore incaricato del sistema di controllo e di gestione dei rischi, sentito il Collegio sindacale. Il regolamento è stato da ultimo approvato dal Consiglio di amministrazione di Enav nella seduta del 27 settembre 2022.

Sono previsti meccanismi d'incentivazione per il *Chief Financial Officer*, che svolge altresì il ruolo di dirigente preposto, coerenti con i compiti assegnati.

In particolare, le politiche di incentivazione e remunerazione dello stesso, il quale riveste il ruolo di dirigente con responsabilità strategica, sono articolate in componenti fisse e variabili, queste ultime tanto di medio che di lungo termine, tenendo conto di *benchmark* di mercato basati su una metodologia di pesatura dei ruoli organizzativi, certificato periodicamente da una società esterna, e secondo le previsioni della politica di remunerazione, adottata e gestita in conformità con le indicazioni di legge ed autodisciplinari.

2.1.12 Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate

In conformità all'art. 2391-*bis* c.c., in materia di operazioni con parti correlate, del d. lgs. 10 giugno 2019, n. 49, di recepimento della Direttiva 2017/828/UE (c.d. "SHRD II") e delle modifiche successivamente apportate con Delibera n. 21624 del 10 dicembre 2020 al Regolamento parti correlate, Enav approva le operazioni con parti correlate nel rispetto delle previsioni di legge e regolamentari vigenti, delle proprie disposizioni statutarie e delle procedure adottate in materia.

La vigente "*Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate*" (la "*Procedura OPC*") di Enav, adottata in ottemperanza a quanto previsto dalla disciplina normativa e regolamentare applicabile, è stata da ultimo aggiornata, tenuto conto delle ultime modifiche normative, dal Consiglio di amministrazione di Enav in data 1 luglio 2021, previo parere del Comitato controllo e rischi e parti correlate³, al quale sono attribuite, ai sensi del relativo Regolamento, le funzioni di comitato parti correlate previste dal Regolamento parti correlate e dalla Procedura OPC.

La Procedura OPC determina i criteri e le modalità per l'identificazione e la mappatura delle parti correlate della società nonché i criteri quantitativi per l'individuazione delle operazioni con parti correlate realizzate da Enav, direttamente o per il tramite di società controllate, fiduciari o interposte persone, rispettivamente di maggiore o di minore rilevanza, disciplinandone altresì l'*iter* istruttorio e di approvazione, al fine di assicurare la trasparenza e la correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni stesse.

Il ruolo del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate

Nell'architettura della procedura OPC è fondamentale il ruolo del Comitato controllo e rischi e parti correlate, che è chiamato ad esprimere, nei confronti dell'organo competente per valore all'approvazione delle operazioni sottoposte al suo esame in forza della procedura OPC - Consiglio di amministrazione o altro organo delegato competente - un parere motivato, circostanziando l'interesse della Società al compimento dell'operazione, nonché la sua convenienza e la correttezza sostanziale delle relative condizioni, sulla base delle informazioni trasmesse al CCRPC, se esaustive, ovvero dallo stesso richieste in via di approfondimento.

³ Nella composizione temporaneamente adeguata di cui si è riferito alla sezione 4.2.

Al fine di consentire al Comitato di esprimere i prescritti pareri, la procedura OPC prevede infatti specifici flussi informativi a suo beneficio, che nel caso delle operazioni di maggiore rilevanza riguardano anche la fase delle trattative, nel contesto delle quali è garantita ai membri del Comitato la piena partecipazione e la possibilità di formulare osservazioni e/o richiedere informazioni aggiuntive.

Sotto il profilo dell'efficacia, il richiamato parere è:

- non vincolante nel caso di operazioni di minore rilevanza;
- vincolante, nel caso di operazioni di maggiore rilevanza.

Una procedura semplificata è poi prevista nei casi di urgenza per l'approvazione delle operazioni con parti correlate che non risultino di competenza assembleare, in deroga alle procedure previste per le operazioni di minore e di maggiore rilevanza, ferma in ogni caso la previsione di un voto non vincolante su tali operazioni espresso a posteriori da parte della prima Assemblea ordinaria utile della Società.

Il Consiglio di amministrazione, il Collegio sindacale e il dirigente preposto ricevono una completa informativa almeno trimestrale sull'esecuzione delle operazioni sia di minore che di maggiore rilevanza con parti correlate.

La procedura OPC disciplina, inoltre, in aderenza con le prescrizioni del Regolamento parti correlate, la *disclosure* al pubblico delle operazioni con parti correlate realizzate da Enav e dalle sue controllate.

A supporto delle valutazioni delle strutture aziendali nell'inquadramento delle fattispecie rilevanti alla luce della procedura OPC, Enav ha costituito un *Advisory Board*.

2.1.13 Linee guida in materia di *market abuse regulation* e procedure in materia di *internal dealing*

La Società adotta e tiene costantemente aggiornati i propri presidi in tema di gestione interna e di comunicazione all'esterno di documenti e informazioni riguardanti Enav e le Società Controllate, con particolare riferimento alle informazioni privilegiate di cui al regolamento UE n. 596 del 2014 ("Regolamento MAR") o suscettibili di divenire tali.

Le regole e i principi contenuti nelle Linee guida per la gestione delle informazioni privilegiate (le "Linee guida MAR") sono finalizzate ad assicurare l'osservanza delle disposizioni di legge

e regolamentari vigenti in materia di *market abuse*⁴ ed a garantire il rispetto della massima riservatezza e confidenzialità delle informazioni privilegiate o comunque suscettibili di divenire tali, al fine di evitare che la comunicazione dei documenti e delle informazioni riguardanti Enav e il Gruppo possa avvenire in forma selettiva, ovvero possa esser rilasciata in via anticipata a determinati soggetti oppure venga rilasciata intempestivamente, in forma incompleta o inadeguata. Le Linee guida MAR costituiscono un compendio organico ed aggiornato alla normativa vigente, disciplinando, tra l'altro, la gestione delle informazioni *price sensitive*, quella delle informazioni rilevanti, la tenuta e l'aggiornamento del registro *insider* e del registro delle informazioni rilevanti, la procedura per il ritardo nella diffusione delle informazioni privilegiate ed i flussi informativi interni all'organizzazione aziendale oltre che con le società controllate in materia.

Le Linee guida MAR rappresentano una componente fondamentale del SCIGR della Società e parte integrante del complessivo sistema di prevenzione degli illeciti di cui al d.lgs. n. 231 del 2001, sono disponibili sul sito internet della Società all'indirizzo www.enav.it.

La procedura di *Internal Dealing* disciplina gli obblighi di informazione e le limitazioni inerenti alle operazioni aventi ad oggetto strumenti finanziari emessi dalla Società, ovvero strumenti derivati o altri strumenti finanziari ad essi collegati, in quanto effettuate da soggetti rilevanti e da specifiche tipologie di persone ad essi strettamente legate.

La Società adotta poi un codice di comportamento per gli azionisti rilevanti (il "*Codice Internal Dealing*") relativo alle operazioni aventi ad oggetto strumenti finanziari emessi da Enav, ovvero strumenti derivati o altri strumenti finanziari ad essi collegati, in quanto effettuate dagli azionisti rilevanti (cioè, in possesso di almeno il 10 per cento del capitale di Enav) e da persone ad essi strettamente legate.

La Procedura *Internal Dealing* ed il Codice *Internal Dealing* sono disponibili sul sito internet della Società all'indirizzo www.enav.it.

La Società cura periodicamente attività di formazione ed informazione nei confronti della platea aziendale sulle tematiche degli abusi di mercato e il relativo apparato sanzionatorio.

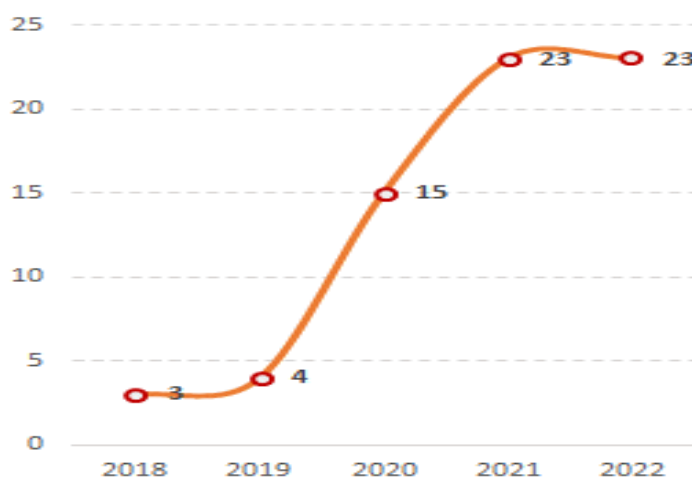
⁴ Le Linee guida MAR tengono conto: (i) del Regolamento MAR e successivi regolamenti delegati e di esecuzione; ii) delle disposizioni applicabili del d. lgs. n. 58 del 1998 (Testo Unico della Finanza); iii) delle raccomandazioni presenti nelle Linee guida Consob "Gestione delle informazioni privilegiate" pubblicate in data 13 ottobre 2017.

L'iniziativa formativa è stata strutturata in quattro moduli con i quali è stata data evidenza dei principali ambiti di attenzione in materia di *market abuse* con spiegazione delle fattispecie rilevanti, l'esemplificazione delle stesse e precisazioni circa il regime sanzionatorio previsto dalla legge nonché le conseguenze sul piano disciplinare e risarcitorio, anche tenuto conto dei profili di cui al d.lgs. n. 231 del 2001.

2.1.14 Il *Data Protection Officer* e l'applicazione della normativa in materia di *privacy*

L'anno 2022, così come il 2021, ha registrato un significativo incremento di attacchi informatici in tutto il mondo, come anche evidenziato dal Rapporto CLUSIT⁵. Con riferimento al Gruppo Enav, nel 2022 si sono registrati complessivamente 23 incidenti di sicurezza dei dati personali in linea con le numeriche registrate nel corso del precedente esercizio.

Grafico 3 - Incidenti di sicurezza Gruppo Enav



Fonte: Enav

In linea generale, gli incidenti rilevati nel 2022 sono riconducibili alle seguenti due cause principali:

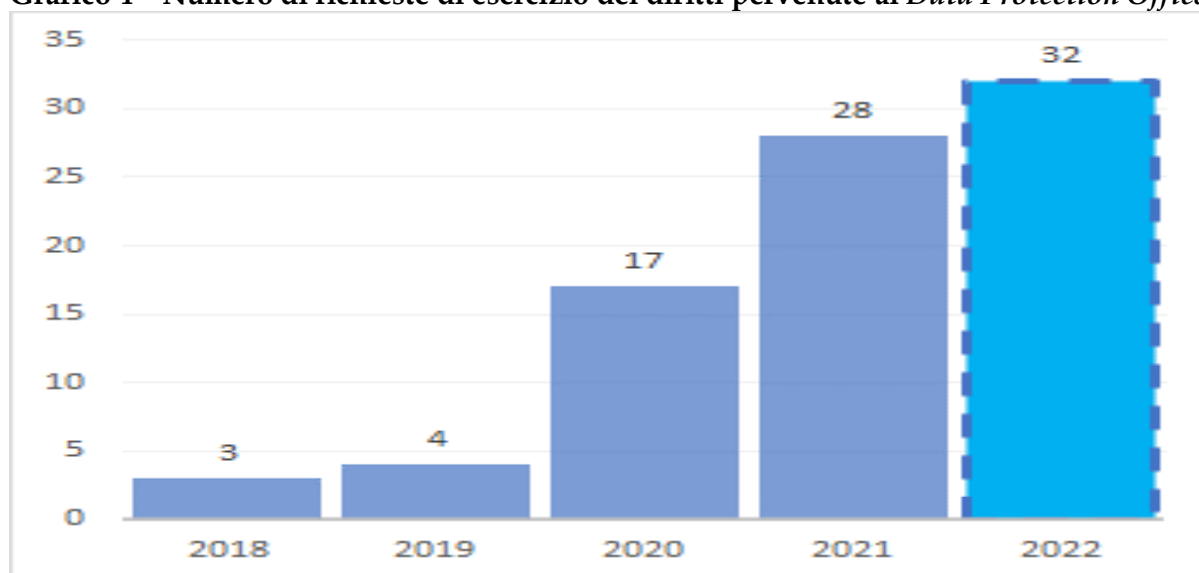
- 1) attacchi malevoli ad utenze del Gruppo Enav o a fornitori, denotando dunque un progressivo ampliamento della superficie di attacco (fornitori e partner veicolo di accesso);
- 2) fattore umano connesso a superficialità/disattenzione nell'utilizzo e custodia dei

⁵ Il Rapporto CLUSIT (Associazione Italiana per la Sicurezza Informatica) sulla sicurezza in Italia è un report sulla sicurezza informatica che viene pubblicato due volte l'anno dal CLUSIT. Dal 2012, anno della sua prima pubblicazione, monitora e analizza gli attacchi informatici noti avvenuti a livello globale

supporti informatici in dotazione al personale dipendente (es: furti, smarrimenti, scarsa cautela nell'utilizzo). Per mitigare la probabilità di accadimento di tali eventi, sono state intensificate le attività formative e informative ai dipendenti con l'obiettivo di mantenere elevata l'attenzione sulla protezione dei dati personali.

La gestione della *compliance* al GDPR si è svolta nel 2022 in continuità con gli anni precedenti, assicurando ai soggetti interessati i diritti previsti dalla normativa vigente in materia; nel 2022 sono, infatti, pervenute all'attenzione del DPO n. 32 richieste di esercizio dei diritti, registrando un incremento del 14 per cento rispetto alle istanze ricevute nel corso del 2021.

Grafico 4 - Numero di richieste di esercizio dei diritti pervenute al Data Protection Officer



Fonte: Enav

Tale incremento è principalmente riconducibile alla maggiore consapevolezza dei propri diritti da parte degli interessati in virtù della crescente attenzione sulle tematiche inerenti alla cybersicurezza, nonché all'aumento delle richieste di cancellazione dei propri dati personali da parte degli utenti iscritti al portale di *recruiting* del sito enav.it.

Tutte le richieste sono state analizzate e a tutti i richiedenti è stato fornito un riscontro nei termini previsti dal Regolamento sull'ammissibilità della richiesta e sul buon esito della lavorazione. I tempi medi di evasione delle richieste sono stati pari a 3,5 giorni.

L'attività del DPO prevede inoltre una pianificazione annuale *risk based* e lo svolgimento delle verifiche individuate in coordinamento con le risorse della Struttura *Internal Audit*. Le attività svolte nel corso del 2022 sono riepilogate nella seguente tabella di sintesi:

Tabella 9 - Attività Data Protection Officer

Intervento	SAL	Sinergia con <i>Internal Audit</i>
Piano di trattamento del rischio IT <i>security</i>	Chiuso	X
<i>Vulnerability Assessment e Penetration Test</i>	Chiuso	X
Protocollo elettronico e informazioni sensibili	Chiuso	
<i>Data retention</i> su processi a rischio: 1. E-mail ex dipendenti 2. CV selezioni HR (<i>in condivisione</i>) 3. <i>Whistleblowing</i>	Chiuso	

Fonte: Enav

Oltre alle verifiche previste dalle attività pianificate, nel corso dell'anno sono stati condotti in sinergia con l'*Internal Audit* ulteriori approfondimenti, tra cui si segnala l'analisi della piattaforma informatica adottata dal Gruppo Enav per la gestione delle segnalazioni *whistleblowing*, con l'obiettivo di valutarne periodicamente la resilienza rispetto all'evoluzione delle potenziali minacce derivanti da attacchi.

2.1.15 Piano di Sostenibilità e dichiarazione non finanziaria

In linea con quanto previsto dall'art. 5, comma 3, lettera b) del decreto legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e successive integrazioni, il Gruppo Enav ha predisposto la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (nel seguito anche "dichiarazione", "bilancio di sostenibilità" o "bilancio"), che costituisce una dichiarazione distinta dalla relazione sulla gestione.

Il documento, redatto ai sensi degli articoli 3 e 4 del decreto secondo quanto previsto dallo stesso, contiene aspetti di carattere sociale, ambientale, di gestione del personale, di lotta alla corruzione e rispetto dei diritti umani; e le azioni, le strategie ed i risultati che dimostrano gli impegni che l'Enav attua per gestire e migliorare le problematiche di impatto ambientale, sociale ed etico e la gestione dei relativi rischi.

L'obiettivo è di garantire la massima trasparenza e una maggiore accessibilità alle informazioni non finanziarie da parte degli *stakeholder*.

La dichiarazione è stata redatta secondo i GRI *Standards* pubblicati dal *Global Reporting Initiative* (GRI *Standards* - opzione "*in accordance with*"), autorevole organismo indipendente dedicato alla definizione di modelli per la rendicontazione non finanziaria.

Le informazioni qualitative e quantitative contenute nella Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario si riferiscono alla *performance* del Gruppo Enav (di seguito anche “il Gruppo”) per l’esercizio chiuso il 31 dicembre 2022.

Il Gruppo è composto dalla Capogruppo Enav S.p.A. e dalle società controllate e consolidate con metodo integrale nel bilancio finanziario: *Techno Sky S.r.l.*, *Enav Asia Pacific Sdn Bhd*, *Enav North Atlantic LLC*, *D-Flight* e *IDS AirNav*.

Il documento è stato approvato dal Consiglio di amministrazione di Enav il 15 marzo 2023.

Nella dichiarazione sono riportati i principali risultati raggiunti nel 2022, quali:

- l’abbattimento delle emissioni *Scope 1* e *2* di circa il 75 per cento in meno rispetto al 2021 (oltre l’80 per cento rispetto al 2019);
- la progressiva eliminazione delle plastiche monouso con una ulteriore riduzione di 7,8 tonnellate e la riduzione di emissioni pari a 206 milioni di Kg di CO₂ grazie al progetto “*Free Route*” che consente agli aeromobili in sorvolo – ad una quota superiore ai 9.000 metri – di attraversare i cieli italiani seguendo un percorso diretto e svincolato dal *network* di rotte convenzionale.

Dal punto di vista sociale, ritenendo la componente umana elemento centrale ed imprescindibile per il *business*, Enav ha investito ulteriormente sul personale incrementando le ore di formazione (oltre 185.000) anche sui temi della diversità e dell’inclusione, della salute e della sicurezza sul lavoro e della lotta alla corruzione attiva e passiva, come esplicitata nella successiva tabella.

Tabella 10 - Ore medie di formazione

Ore di formazione (aula e e-learning)	Unità di misura	2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Numero totale di ore di formazione erogate ai dipendenti	Ore	127.234	11.274	138.508	142.351	15.905	158.256	159.093	26.142	185.235
Numero totale di dipendenti	N°	3.300	847	4.147	3.274	832	4.106	3.333	852	4.185
Ore medie di formazione erogate ai dipendenti	Ore/N.	39	13	33	43	19	39	48	31	44
Numero totale di ore di formazione erogate a dirigenti	Ore	1.072	46	1.118	908	17	925	512	29	541
Numero totale di dirigenti	N°	51	5	56	46	4	50	48	3	51
Ore medie di formazione erogate a dirigenti	Ore/N.	21	9	20	20	4	19	11	10	11
Numero totale di ore di formazione erogate a quadri	Ore	5.211	1.304	6.515	5.001	1.175	6.176	6.163	1.307	7.470
Numero totale di quadri	N°	355	62	417	351	61	412	347	63	410
Ore medie di formazione erogate a quadri	Ore/N.	15	21	16	14	19	15	18	21	18
Numero totale di ore di formazione erogate a impiegati	Ore	120.076	9.924	130.000	135.847	14.713	150.560	152.030	24.806	176.836
Numero totale di impiegati	N°	2.853	780	3.633	2.842	767	3.609	2.911	786	3.697
Ore medie di formazione erogate a impiegati	Ore/N.	42	13	36	48	19	42	52	32	48
Numero totale di ore di formazione erogate a operai	Ore	875	0	875	595	0	595	388	0	388
Numero totale di operai	N°	41	0	41	35	0	35	27	0	27
Ore medie di formazione erogate a operai	Ore/N.	21	0	21	17	0	17	14	0	14

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti da Enav

Nel 2022 sono state definite anche le condizioni per ottenere la certificazione sulle politiche di parità di genere secondo la prassi di riferimento UNI/PdR 125:2022 e la certificazione in materia di *diversity and inclusion* secondo lo standard ISO 56002. Prosegue inoltre il pieno *commitment* della *Governance* di Enav, dal Consiglio di amministrazione ai suoi Comitati, tra cui il Comitato di sostenibilità, accanto all'impegno del *top management* e di tutte le persone

del Gruppo Enav che ha permesso all'azienda di raggiungere gli obiettivi identificati e di fissarne di nuovi al fine di mantenere la sostenibilità al centro delle strategie del Gruppo. All'interno della Dichiarazione e sul sito enav.it è pubblicato il Piano di sostenibilità 2021-2024 approvato anch'esso dal Consiglio di amministrazione di Enav.

Parte essenziale della strategia aziendale è il Piano contiene progettualità ed obiettivi rilevanti, nell'ottica di raggiungere l'integrazione della sostenibilità nelle strategie di *business*.

Il Piano, integrato con nuovi obiettivi che ne estendono la validità fino al 2024 (per garantire l'allineamento con gli orizzonti temporali del Piano Industriale), prende spunto dai 17 obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (SDG's) fissati dalle Nazioni Unite e si articola su 5 *pillar*:

- Strategie e *Governance*;
- Politiche, Innovazione tecnologica;
- *Reporting* e comunicazione;
- Cultura e progetti dedicati;
- *Climate Change*.

2.1.16 Rating e certificazioni di sostenibilità

I *rating* ESG (*Environmental, Social e Governance*) nascono con l'obiettivo di analizzare l'enorme mole di dati ESG pubblicati dalle aziende al fine di rendere tali informazioni fruibili da parte degli investitori e degli altri *stakeholder*.

Sono strumenti di misurazione che sintetizzano il grado di sostenibilità e di solidità delle imprese dal punto di vista degli aspetti ambientali, sociali e di *governance*.

Enav, come azienda quotata e nel suo percorso di evoluzione verso un sempre più maturo ed ampio impegno in termini di sostenibilità, si è posta, sia tra gli obiettivi del Piano di sostenibilità 2021-2024 sia nella politica di remunerazione sull'incentivazione di lungo termine, l'obiettivo di garantire una costante crescita nei *rating* ESG, con particolare riferimento al *rating* CDP (*Carbon Disclosure Project*) e a quello *S&P Global* (*Standard and Poor's Global*).

In merito alle certificazioni di sostenibilità vi è un chiaro impegno di Enav nel dotarsi di un sistema di gestione aziendale conforme ai principi di sostenibilità e in grado di valutare, gestire e controllare gli impatti ambientali, sociali ed economici generati.

Ne è la dimostrazione il fatto che all'interno del Piano di sostenibilità vi siano obiettivi di mantenimento delle certificazioni ISO 37001 (sistemi di gestione per la prevenzione della

corruzione) e ISO 45001 (sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro) e di valutazione di fattibilità per la certificazione secondo la Prassi di riferimento UNI/PdR 125:2022 (Politiche di parità di genere), per la certificazione secondo norma ISO 30415:2021 (*Diversity and Inclusion*) e per l'adozione dello standard ISO 56002 (sistema di gestione dell'innovazione). È stato inoltre raggiunto nel 2023 l'obiettivo relativo alla certificazione EASI (Ecosistema Aziendale di Sostenibilità Integrato), sugli aspetti di:

- Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro
- Impatto ambientale
- Aspetti relativi ai clienti, utenti e consumatori
- Protezione dei dati e sicurezza informatica.

L' "*Ecosistema Aziendale Sostenibile Integrato*" ("EASI ®") è un modello organizzativo in grado di fornire gli strumenti per definire e perseguire una strategia consapevole e pragmatica di sviluppo sostenibile del proprio business, impostato come un Sistema di Gestione certificabile, integrabile e armonizzabile con tutti i sistemi di gestione eventualmente già presenti all'interno dell'organizzazione.

È accreditato da Accredia, l'ente unico nazionale di accreditamento italiano, incaricato dal governo di accreditare organismi di certificazione e ispezione.

3. L'ATTIVITA' ISTITUZIONALE

3.1 L'attività operativa e la qualità dei Servizi della Navigazione Aerea

3.1.1 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 E,nav.

Tale concetto è ribadito nello statuto della Società e nella *safety 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/CNS⁶.

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 migliorando continuamente il proprio *Safety Management System*.

Per quanto riguarda il processo di monitoraggio e di valutazione delle *safety performance* nell'ambito del terzo periodo di *performance* (2020-2024), nel corso del 2022 è stata resa disponibile la valutazione relativa al 2021 da parte della *Performance Review Unit*. Enav ha confermato, per quanto riguarda le *performance* di *safety*, risultati già in linea con i *target* fissati dalla UE per il 2024.

Il 2022 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 la centralità di tale processo per l'organizzazione nel suo complesso.

Vanno evidenziate le attività di *risk management* condotte sulle progettualità del Piano Industriale che sono state attuate nel corso del 2022. Alla ripresa sempre nel 2022 dei volumi di traffico, si registra un incremento delle segnalazioni degli eventi di *safety* legati alla fornitura del servizio ATM (*occurrences*) rispetto al 2021 ma che, nel complesso, sono rimasti al di sotto, sia per numerosità che per severità, di quanto registrato nel 2019 (anno preso come riferimento per i noti effetti della pandemia da Covid-19 sul traffico aereo del 2020 e del 2021).

⁶ Servizi del Traffico Aereo (ATS) e servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS).

Per quanto riguarda le attività di *Normal Operations Safety Survey* (NOSS), avviate nel 2020 per estendere le capacità di Enav di verificare e migliorare le *performance* di *safety*, nel corso del 2022, in considerazione degli ottimi risultati ottenuti negli anni precedenti, è stato avviato un ulteriore progetto su Milano e Brindisi ACC che si è completato il primo semestre del 2023.

Tale metodologia si pone l'obiettivo di verificare le *performance* di *safety* non in occasione di un accadimento (*occurrence*) ma durante il normale svolgimento dell'attività operativa.

Sempre nel corso del 2022 è stata effettuata una *Safety culture survey*, secondo la metodologia stabilita da CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*) e da eurocontrol, che ha interessato tutte le società del Gruppo Enav.

Si tratta di una metodologia per la misurazione della "*cultura della sicurezza*" dell'organizzazione che ha la finalità di individuare i punti di forza e le aree di miglioramento. L'attività di raccolta dati e di analisi dei risultati è stata effettuata con l'ausilio di una società terza (ISSNOVA). I risultati ottenuti dalla *survey* hanno permesso di individuare un piano di azioni di rafforzamento della *safety culture* del Gruppo Enav che saranno realizzate nel corso del triennio 2023-2025.

Oltre alle attività precedentemente indicate, nel corso del 2022 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 -*European Union Aviation Safety Agency* e con gli altri ANSP).

3.1.2 Attività di *oversight* effettuate dal Regolatore e Certificazioni

Certificazione Enav quale "*Services Provider*"

Nell'ambito della certificazione di Enav quale "*Services Provider*" (fornitore di servizi), nei primi mesi del 2022, con l'entrata in attuazione del Reg. (UE) n. 469 del 2020, ENAC ha esteso il campo di applicazione di tale certificato anche al servizio di progettazione delle procedure di volo, servizio in precedenza certificato in accordo a un Regolamento nazionale (ENAC).

In particolare, ENAC ha inoltre svolto 16 *audit* sia:

- sugli *Area Center Control* (ACC) e Aeroporti;
- sulle strutture centrali di Enav;

per verificare il soddisfacimento dei requisiti previsti nel Regolamento (UE) n. 373 del 2017, sulle condizioni generali (competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa, qualità dei servizi e requisiti in materia di comunicazione etc.), nonché relativamente ai requisiti specifici dei vari servizi erogati:

- servizi del traffico aereo (ATS);
- meteorologia aereonautica (MET);
- informazione aereonautica (AIS);
- gestione dei flussi di traffico aereo (ATFM);
- gestione dello spazio aereo (ASM);
- comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS).

Certificazione Enav “Training Organization”

Nell’ambito della certificazione quale “Training Organization” (Organizzazione di formazione), Enav è stata oggetto di 10 *audit* da parte di ENAC per verificare i requisiti del:

- Regolamento (UE) n. 340 del 2015 (per operare come organizzazione di addestramento per i controllori del traffico aereo);
- Regolamento ENAC “Licenza di operatore del Servizio Informazioni Volo (AFIS)”;
- Regolamento ENAC “Requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea”.

Durante tali attività non sono emerse criticità tali da comportare impatti in termini di limitazioni e/o sospensioni per le certificazioni interessate.

3.1.3 Qualità dei servizi di navigazione aerea (Capacity)

L’attesa ripresa dopo la pandemia si è concretizzata nel 2022, con un andamento del traffico che, nei mesi estivi, ha fatto registrare in alcune giornate anche punte superiori ai valori della *summer* 2019 in specifiche porzioni dello spazio aereo italiano (dorsale adriatica), consolidando un dato annuo pari al 90,84 per cento del 2019.

3.1.4 Sicurezza delle infrastrutture e del personale e sicurezza dei dati e delle informazioni

Sicurezza dati e informazioni

Circa la sicurezza dei dati e delle informazioni sono proseguiti gli sviluppi applicativi per l’evoluzione e l’espansione delle attività di prevenzione e monitoraggio e si è proceduto inoltre

all'integrazione di un numero sempre maggiore di fonti dati e sistemi sotto monitoraggio. Sono state intensificate le attività di verifica sui sistemi ICT di Gruppo, sia nella fase precedente alla messa in esercizio, sia per quelli già in produzione, tramite attività di *Penetration test* e *Vulnerability assessment*, è stata impartita una accelerazione ai processi di *security by design* delle *software house* delle società del Gruppo e sono state svolte *Security Survey* e campagne di simulazione di attacchi a livello di Gruppo per misurare e migliorare la *security awareness* del personale. Riguardo alla sicurezza dei dati e delle informazioni, il 2022 ha visto un significativo impegno di tutta l'organizzazione alla piena attuazione dei principi della normativa afferente al "*Perimetro della sicurezza nazionale cibernetica*" (d.l. 21 settembre 2019, n. 105, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 novembre 2019, n. 133).

Sicurezza del personale

A partire dal 1° gennaio 2022 Enav ha inoltre tempestivamente adempiuto agli obblighi sanciti dal regolamento di Esecuzione (UE) n. 1583 del 2019, integrativo del Regolamento di Esecuzione (UE) n. 1998 del 2015 in materia di *security* dell'Aviazione Civile che implica la sottoposizione a controlli di sicurezza "rafforzati" a carico del personale dipendente e dei fornitori, subfornitori e consulenti, che assumano la qualifica di "Amministratore di sistema" relativamente alle tecnologie ICT funzionali all'erogazione dei servizi: controlli operati dall'Autorità.

Per quanto riguarda la sicurezza delle infrastrutture e del personale si è proseguito l'impegno nell'adozione di misure di prevenzione per la riduzione della superficie di attacco sul versante della sicurezza fisica, attraverso l'incremento delle capacità di rilevamento del *Security Operation Physical Assurance* (SOC-PA).

Da evidenziare inoltre le attività di aggiornamento delle piattaforme di gestione della sicurezza fisica al fine di garantire una sempre maggiore integrazione con il SOC-PA.

Particolare attenzione è posta 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* integrati di *security* e salute e sicurezza nei luoghi di lavoro con l'emissione di puntuali raccomandazioni, elaborati *contingency plans* per le missioni in Paesi a rischio non basso, erogate sessioni di formazione/informazione dei lavoratori e previsti Servizi di "*pronto intervento*".

Sono stati infine affidati ad un operatore specializzato i servizi integrati di *travel security* per

tutta la comunità di viaggiatori in trasferta internazionale.

3.2 Contratto di Programma, piano di *performance*, le tariffe e gli effetti della *performance* economica sul risultato di gestione

3.2.1 Il rapporto Stato - Enav: il contratto di Programma

Nel corso del 2022 Enav ha collaborato con le Istituzioni nazionali di riferimento alla finalizzazione della bozza dell'atto negoziale, procedendo contestualmente all'aggiornamento dei relativi allegati. In particolare, la bozza ha dovuto recepire le risultanze della Decisione di conformità emanata dalla Commissione europea sul Piano delle *performance* nazionale, emanata nel mese di aprile 2022.

Pertanto, Enav ha proceduto ad aggiornare i paragrafi del Contratto recanti le informazioni sulle tariffe, nonché i paragrafi relativi alle *performance* operative.

Servizi della navigazione aerea

Circa i servizi della navigazione aerea erogati dalla Società, il Contratto 2020-2024 conferma le disposizioni già previste dal precedente schema negoziale, che prevedono la possibilità per Enav di erogare i servizi della navigazione aerea *jure privatorum*.

Allo schema negoziale 2020-2024 è stato, in proposito, introdotto un nuovo allegato, al quale la Società deve fare riferimento ai fini della determinazione del corrispettivo a fronte delle attività di controllo del traffico aereo in regime privatistico, in particolare per le attività di prolungamento orario del servizio sugli scali.

Aspetti economici ed operativi del contratto di programma

Relativamente agli aspetti economici ed operativi previsti nel Contratto, va ulteriormente rilevato come le modifiche introdotte all'art. 9 della legge n. 665 del 1996 abbiano uniformato la durata di vigenza del Contratto di programma tra lo Stato ed Enav alle tempistiche previste dalla regolamentazione comunitaria di settore.

Il Contratto di programma 2020-2024 allinea il proprio schema prestazionale alla cornice regolatoria comunitaria, sia per i livelli delle prestazioni attese nel periodo regolatorio, sia per le tempistiche di preparazione e presentazione degli obiettivi *performance*.

Ulteriori modifiche introdotte nel testo vertono sul necessario coordinamento di Enav/Enac sui contenuti del Piano Investimenti di Enav. Viene previsto un Comitato di monitoraggio sulla attuazione del Contratto di programma.

Infine, viene previsto un ulteriore allegato relativo alle modalità di definizione del WACC Enav ai fini tariffari, con particolare riferimento alla determinazione del costo del capitale afferente alla zona 3 di terminale.

3.2.2 Il piano di performance nazionale 2020-2024

Il Piano di *Performance* 2020-2024, a seguito della pandemia da Covid-19 che ha avuto rilevanti impatti nel settore del trasporto aereo, è stato oggetto di regolamentazione da parte della Commissione europea con il Regolamento comunitario n. 1627 del 2020 che ha previsto nuove tempistiche con 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*, della Decisione n. 891 del 2 giugno 2021, di seguito indicati:

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

In conformità al Regolamento n. 1627 del 2020, i *provider* e gli Stati hanno presentato il nuovo Piano di *Performance* nella seconda metà del mese di novembre 2021 in cui l'Enav ha pianificato i propri livelli di costo e di traffico, per la determinazione delle tariffe per il periodo 2022-2024. 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 e operative che ha espresso parere positivo.

Con la Decisione di esecuzione 2022/773 del 13 aprile 2022, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea il 18 maggio 2022, la Commissione europea ha quindi stabilito che gli

obiettivi prestazionali di tutte le aree di *performance* incluse nel Piano di *Performance* presentato dall'Italia sono conformi ai target prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento, previsti nella Decisione di esecuzione (UE) n. 891 del 2021.

Con tale Decisione di conformità si è concluso un lungo e complesso *iter*, che ha portato al riconoscimento delle *performance* di Enav, in termini di qualità ed economicità del servizio erogato alle compagnie aeree, quale *provider* di riferimento nel panorama europeo. L'approvazione del Piano di *Performance* ha consentito altresì alla Capogruppo Enav di consolidare lo scenario regolatorio e tariffario di riferimento fino al 2024 e di poter dare attuazione alla propria pianificazione economico-operativa attraverso le linee strategiche del Piano Industriale.

3.2.3 Le tariffe (tariffa di rotta e di terminale)

Le tariffe di Rotta e Terminale applicate nell'anno 2022 sono di seguito riportate:

Tabella 11 - Tariffe di rotta e di terminale

ANNO	ROTTA	TERMINALE FASCIA 1	TERMINALE FASCIA 2	TERMINALE FASCIA 3
	VALORE	VALORE	VALORE	VALORE
2022	75,42	182,61	214,89	334,24

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti da Enav

In particolare, le tariffe di rotta e terminale di fascia 1 e 2 sono regolate dalla normativa comunitaria e sono state definite sulla base dei costi e del traffico previsto nel Piano delle *Performance* italiano per il *Reference Period 3* (2020-2024), approvato dalla Commissione europea nel mese di aprile 2022.

La tariffa di terminale di fascia 3 è invece regolata dal quadro regolatorio nazionale ed è stata definita nell'ambito del budget della Società per l'anno 2022. Tale tariffa ha quindi ricevuto il parere positivo da parte del Regolatore nazionale (ENAC) nel mese di dicembre 2021.

3.2.4 Gli effetti della performance economica sul risultato della gestione

Dopo una prima fase dell'anno ancora caratterizzata dagli effetti del Covid-19, dal mese di aprile 2022 il traffico aereo in Italia ha iniziato a crescere rapidamente, fino ad arrivare al superamento del livello pre-pandemico nei mesi di agosto ed ottobre.

A tale positiva circostanza hanno concorso:

- (i) il graduale rallentamento dei contagi, con il contestuale allentamento delle limitazioni e la rinnovata propensione agli spostamenti;
- (ii) il conflitto russo-ucraino, che, modificando la geografia delle aerovie europee, ha portato aerei di grandi dimensioni e dalla lunga percorrenza - principalmente provenienti dai quadranti orientali - ad interessare i nostri cieli, con conseguente maggior sviluppo di voli e di unità di servizio. L'effetto combinato di tali eventi ha determinato, per l'Italia, una ripresa molto elevata del traffico e delle unità di servizio, superiore ai volumi previsti da *Statfor* di *Eurocontrol*, maggiore addirittura della crescita rilevata nel dato medio europeo.

Aumento del traffico aereo

A conferma di quanto sopra detto, concorrono i dati relativi alle unità di servizio di rotta, i quali, nel confronto con il 2019 - ultimo anno di riferimento pre-pandemico - vedono per l'Italia a fine 2022 un risultato complessivo del -4,8 per cento (pari ad un recupero del 95,2 per cento del volume 2019), con valori che, nei mesi di agosto ed ottobre, hanno addirittura evidenziato una crescita rispetto ai corrispondenti mesi del 2019 (rispettivamente +0,8 per cento e +2,6 per cento).

Il livello in crescita del traffico ha quindi determinato nel 2022 un effetto positivo sui ricavi da tariffa, i quali, nel confronto con il 2021, evidenziano un incremento di 409,8 milioni (+86,9 per cento).

Proprio in virtù di un ritorno «*back to normal*» dei voli e delle unità di servizio, congiuntamente alla piena applicazione nel 2022 del canonico schema regolatorio delle *performance*, previsto dal regolamento comunitario n. 317 del 2019, i ricavi da *balance* a fine 2022 registrano un valore negativo per 27,5 milioni in riduzione di 284,2 milioni rispetto al consuntivo del 2021.

A seguito quindi delle dinamiche sopra riportate, il totale dei ricavi da tariffa regolamentata nel 2022 registra una crescita di 100,6 milioni (+13,1 per cento) rispetto al consuntivo 2021.

Il 2022 segna il ritorno alla piena adozione del Regolamento UE n. 317 del 2019 (*Performance e charging scheme*), dopo la parziale sospensione voluta dal regolatore comunitario come misura straordinaria per far fronte agli effetti della pandemia nel biennio 2020 e 2021.

In particolare, nel 2022, mediante il *balance*, trova nuovamente applicazione il c.d. “rischio traffico”, il recupero totale dell’effetto inflattivo, il bonus sulla capacità per il conseguimento del target di puntualità dei voli.

Per quanto riguarda l’Italia ed Enav, i costi ed il traffico previsti nelle tariffe 2022, quale corrispettivo per i servizi della navigazione aerea, trovano quindi la *compliance* con la regolamentazione comunitaria a seguito della Decisione di conformità sul piano di *performance* italiano emessa dalla Commissione europea nel mese di aprile 2022.

Aumento costi

Per quanto concerne i costi, il valore complessivo a fine 2022 evidenzia un valore pari a 672,1 milioni, in rilevante incremento rispetto al consuntivo del 2021 (+57,9 milioni, pari a + 9,4 per cento).

Tale aumento è in larga parte riconducibile a seguenti fattori:

- (i) alle maggiori attività del personale operativo impegnato nella attività di controllo del traffico aereo, in considerazione dei volumi di traffico in crescita sia rispetto al precedente anno, sia rispetto al *forecast* del periodo;
- (ii) all’elevata inflazione registrata nel 2022 (8,7 per cento, fonte *Eurostat*), che ha determinato un aumento dei prezzi dei materiali e dei servizi, con effetti particolarmente rilevanti sui costi per energia elettrica, ed utenze in generale;
- (iii) al rinnovo del contratto di lavoro con le parti sindacali, avvenuto a fine 2022, che ha previsto un contestuale incremento della retribuzione dei dipendenti, come effetto del recupero inflattivo del periodo 2020-2022;
- (iv) all’incremento della consistenza media del personale (+34 unità), in particolare per *Techno Sky*.

Conseguentemente, il risultato in termini di EBITDA (margine operativo lordo) nel consuntivo del 2022 risulta pari a 272,2 milioni, in incremento rispetto al valore del consuntivo del precedente anno, pari a 222,4 milioni (+49,8 milioni, +22,4 per cento).

La considerevole *performance* sui ricavi, accompagnata da una politica di mirata gestione della spesa, ha determinato un risultato netto della gestione in aumento netto anche nel confronto del *target* previsto a *budget*, di circa 36 milioni, pari al +15,3 per cento.

Andamento del mercato e aumento del traffico aereo

Il 2022 è stato caratterizzato da una intensa e costante ripresa delle attività di controllo del traffico aereo che ha visto un incremento dei volumi del traffico aereo gestito, in particolar modo nel periodo estivo, conseguente alla rinnovata propensione ai viaggi e agli spostamenti. Tale incremento del traffico si è manifestato in ogni trimestre dell'anno, con dati in crescendo, che hanno visto un primo trimestre 2022 recuperare, in termini di unità di servizio, l'82,2 per cento rispetto al dato registrato nel 2019, ultimo anno di riferimento "pre-pandemico".

Il primo semestre 2022, infatti, ha registrato un 89,8 per cento, i primi nove mesi un 93,7 per cento fino a chiudere l'esercizio 2022 con un risultato complessivo, in termini di unità di servizio di rotta, pari a 95,2 per cento, di poco inferiore al valore registrato nel 2019.

Tale tendenza è stata comune a tutti i principali Stati europei e in particolare agli Stati appartenenti al cosiddetto *comparator group* dell'Europa continentale, tra cui emerge il dato della Spagna, di poco superiore a quello dell'Italia attestandosi su un recupero in termini di unità di servizio del 96,4 per cento, seguita dalla Francia con 86,8 per cento, Gran Bretagna con 85,6 per cento e Germania con 83,3 per cento.

Le unità di servizio di rotta del 2022 per l'Italia, poste a confronto con i dati del 2021, evidenziano un incremento del 65,3 per cento, attribuibile principalmente al ridotto volume di traffico aereo registrato nel corso del 2021 che risultava ancora condizionato dalle restrizioni imposte sugli spostamenti internazionali.

Il risultato per gli Stati aderenti ad *Eurocontrol*, in linea con il dato italiano, è stato pari a +65,4 per cento e, con riferimento agli altri Stati appartenenti al *comparator group*, si rileva il dato della Gran Bretagna (+94,9 per cento), della Spagna (+73,6 per cento), della Francia (+69,0 per cento) e della Germania (+62,6 per cento).

Anche le unità di servizio di terminale registrate in Italia si attestano su valori positivi pari a un +63,6 per cento, rispetto all'esercizio precedente, dato in linea con quanto rilevato per il traffico di rotta, e registrano un recupero del +88,6 per cento rispetto ai valori registrati nel 2019.

Tutti i principali aeroporti italiani hanno beneficiato della ripresa delle attività del trasporto aereo, con alcuni che hanno realizzato volumi di traffico anche superiori al 2019.

3.3 Le attività internazionali

Il settore del trasporto aereo, in cui Enav opera, è caratterizzato dalla necessità di armonizzazione normativa e tecnica nonché dalla cooperazione di una molteplicità di attori operanti a livello regionale e globale, sulla base di norme e di iniziative che influenzano il modo di operare, pianificare e investire, a livello spiccatamente internazionale.

Proprio nel contesto internazionale, anche alla luce degli effetti ancora presenti della pandemia legata al Covid-19 ed i nuovi impatti prodotti dal conflitto russo-ucraino, iniziato a febbraio 2022, è continuata l'attività della Società mirata a consolidare i rapporti con gli altri *Air Navigation Service Provider* nonché con la collaborazione con le istituzioni ed organizzazioni di settore.

3.3.1 Attività Enav in Europa

In Europa, Enav partecipa ad accordi di cooperazione, partnership e programmi bilaterali e multilaterali; è parte integrante dei tavoli di lavoro e delle iniziative promosse da ICAO (*International Civil Aviation Organisation*), dalla Commissione Europea, EASA (*European Union Aviation Safety Agency*), Eurocontrol e CANSO.

Considerati gli obiettivi fissati dalla Commissione europea con il quadro normativo del *Single European Sky* (SES) e la conseguente necessità di assumere una visione comune mirata alla digitalizzazione del sistema di gestione del traffico aereo europeo, Enav ha rivestito un ruolo di primo piano in qualità di *full member* della *SESAR 3 Joint Undertaking* (SJU) e *SESAR Deployment Manager* (SDM).

Inoltre, Enav si è adoperata attivamente allo sviluppo e costituzione del consorzio *SESAR Deployment and Infrastructure Partnership* (SDIP), 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.

Enav ha proseguito inoltre la propria attività nell'ambito dell'Alleanza A6, la *partnership* strategica che riunisce i principali *service provider* europei.

Con riferimento ai programmi che riguardano all'innovazione, e più in particolare alle tecnologie satellitari, Enav è *partner* e azionista in *Aireon*, il primo sistema satellitare a carattere globale che assicura il servizio di sorveglianza a supporto del controllo del traffico aereo. Enav è altresì azionista di ESSP, la società che gestisce i segnali satellitari dell'infrastruttura Europea EGNOS a supporto della navigazione aerea.

La società inoltre coordina le attività relative al FAB *Blue Med*, per la gestione del blocco funzionale di spazio aereo dell'area centro/sud-orientale del Mediterraneo, con il coinvolgimento diretto di Stati dell'Unione, quali Cipro, Grecia e Malta, nonché extra UE, come la Repubblica di Nord-Macedonia.

3.3.2 Il quadro di riferimento del *Single European Sky* (SES)

In ambito europeo, l'adozione, a partire dal 2004, del quadro normativo del "*Cielo Unico Europeo*" (SES e SES II), ha modificato radicalmente il contesto dell'aviazione e più in particolare dei servizi di *Air Traffic Management*, avviando una profonda fase di ristrutturazione delle strategie di *business* e di sviluppo di tutti gli operatori del settore.

La Commissione europea ha avviato nel settembre 2020 un'ulteriore iniziativa, denominata SES II+, volta al potenziamento di tale quadro normativo, attraverso il rafforzamento di alcuni pilastri dei due pacchetti normativi SES precedenti.

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.

Nel corso del 2022 sono proseguite le attività nell'ambito del cosiddetto trilogio interistituzionale (Parlamento, Consiglio e Commissione europea), alle quali la società ha partecipato attraverso input e supporto al regolatore nazionale ENAC per le parti di competenza.

Il Programma *Single European Sky ATM Research* (SESAR) e il *Sesar Deployment Manager* (SDM)

Il Programma SESAR 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 le attività di ricerca e sviluppo, coordinate dalla *SESAR Joint Undertaking* (SJU) e volte alla

definizione e validazione di nuovi concetti operativi e di tecnologie abilitanti, sia di implementazione (*deployment*) gestite sotto l'egida del SDM.

L'attività di ricerca e sviluppo è coordinata dalla *SESAR Joint Undertaking* (SJU), partenariato pubblico-privato istituito nel 2008 con un orizzonte temporale di attività fino al 2024. Nel dicembre del 2021 è stata costituita la nuova *SESAR 3 Joint Undertaking*.

La rinnovata *partnership* europea, che agisce con mandato fino al 2031, ha l'obiettivo di gestire la nuova terza fase di Programma (SESAR 3). A tal fine Enav ha già formalizzato la sua partecipazione come "*Founding member*".

Le attività di Ricerca e Sviluppo: SESAR 3 Joint Undertaking

Il Programma di ricerca si articola nelle seguenti tre fasi consecutive:

- SESAR 1 (2009-2016), concluso con successo a dicembre 2016 e con Enav impegnata in 98 progetti dei 315 previsti, di cui 20 con il ruolo di coordinatore;
- SESAR 2020 (2016-2023), terminato a giugno 2023 e a sua volta articolata in tre periodi di attività: *Wave 1* (2016-2020), *Wave 2* (2019-2023) e *Wave 3* (2021-2023). Le tre *Wave* hanno visto Enav partecipare in 16 (di cui 2 con il ruolo di coordinatore), 12 e 4 progetti, rispettivamente;
- SESAR 3, avviato a fine 2022 con orizzonte temporale al 2031 e con Enav e le società del Gruppo attualmente impegnate in 17 progetti. Nuovi bandi sono previsti nei prossimi anni nel corso del Programma.

Numerosi gli argomenti indirizzati da Enav nelle sue attività di ricerca e sviluppo, tutti selezionati in accordo ai propri interessi operativi e industriali e volti al miglioramento delle *performance* dei servizi e all'innovazione tecnologica dell'infrastruttura CNS/ATM.

SESAR 3 darà continuità alle precedenti due fasi ma sarà anche caratterizzato da nuovi importanti elementi di innovazione, selezionati all'insegna della digitalizzazione, dell'automazione e della sostenibilità (*Aviation Green Deal*) e volti allo sviluppo di un sistema ATM europeo che sia sempre più efficiente, sicuro, sostenibile e resiliente.

Nella partecipazione al Programma, Enav, oltre ad avvalersi del supporto delle Controllate *Techno Sky*, *IDS Airnav* e *D-Flight*, collabora con diversi partner nazionali ed internazionali, opportunamente selezionati in base alle esigenze tecnico-operative.

La partecipazione al programma SESAR rappresenta un'opportunità unica per il Gruppo Enav per contribuire alla definizione del nuovo sistema ATM europeo e, soprattutto, orientare gli sviluppi in accordo alle priorità aziendali e nazionali.

3.3.3 Le attività di implementazione coordinata: SESAR *Deployment Manager* (SDM)

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.

A partire dal 1° giugno 2022, al termine del mandato della SDA (*SESAR Deployment Alliance*), la *SESAR Deployment and Infrastructure Partnership* - SDIP è stata ufficialmente selezionata dalla Commissione Europea per l'esercizio delle funzioni del *Deployment Manager*.

Tale nuova *partnership* raggruppa:

- 4 compagnie aeree;
- 14 *Air Navigation Service Provider*, tra cui Enav;
- gli aeroporti (attraverso ACI Europe);
- Eurocontrol *Network Manager*: per assicurare la visione "di network", sia dal punto di vista tecnologico che operativo, necessaria a garantire il perfetto funzionamento dell'ATM europeo.

Il mandato dell'attuale *Deployment Manager* terminerà a dicembre 2027.

Le attività di *deployment* di SESAR, coordinate dal *SESAR Deployment Manager*, e cofinanziate dalla Commissione Europea tramite l'Agenzia CINEA (*European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency*), favoriscono l'aggiornamento annuale del *Deployment Programme*. Enav aderisce al Sesar *Deployment Manager* in una duplice veste:

- come membro del consorzio SDIP, peraltro ricoprendo il ruolo di *executive director*;
- in qualità di *implementing partner*, partecipando alle *Call for Proposals* nell'ambito del programma di finanziamento europeo CEF (*Connection Europe Facilities*).

3.3.4 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 fornitori di servizi alla navigazione aerea: ENAIRE (Spagna), DFS (Germania), DSNA (Francia), Enav (Italia), NATS (Regno Unito), PANSO (Polonia) e Coopans, un consorzio composto da *AirNav* (Irlanda), *Austro Control* (Austria), *Croatia Control* (Croazia), *LFV* (Svezia), *Naviair* (Danimarca) e *Nav Portugal* (Portogallo) ed a partire dal 2022 anche *Skyguide* (Svizzera).

I membri dell'A6 Alliance partecipano attivamente alle attività di SESAR 3 *Joint Undertaking* e del SESAR *Deployment Manager*.

3.3.5 Coflight

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

Lo sviluppo del programma prevede la messa in operazioni di un FDP di nuova generazione in grado di supportare le operazioni di controllo del traffico aereo in Italia ed in Francia per i prossimi decenni.

Coflight rappresenta un'evoluzione importante sia a livello operativo che tecnologico, in quanto è in grado di garantire:

- la corretta gestione dei piani di volo civili e militari, fornendo funzioni avanzate quali la predizione della traiettoria in 4D (calcolata considerando le prestazioni dell'aeromobile, la traiettoria pianificata dalla compagnia aerea, le istruzioni dei controllori e le intenzioni del pilota);
- l'utilizzo in tempo reale di dati meteorologici e relativi alla gestione dei flussi di traffico oltre che l'integrazione con i servizi *Data-Link*.

Nel corso del 2022, il sistema è stato messo in esercizio nei primi centri di controllo dal *provider* francese DSNA, dimostrando la maturità tecnico-operativa del prodotto. Il sistema *Coflight* verrà gradualmente implementato nei prossimi anni nei centri di controllo francesi e italiani.

3.3.6 Il FAB Blue Med

La normativa del *Single European Sky* o "Cielo unico europeo" richiede l'istituzione di "blocchi funzionali di spazio aereo" (FAB) 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 2022 è proseguito il programma di implementazione del *FAB BLUE MED*; esso prevede sette aree di sviluppo comprendenti le tematiche di interesse comune, di carattere operativo, tecnico e di *safety*, nonché quelle di cooperazione civile-militare e di collaborazione fra le Autorità nazionali di vigilanza.

Il Programma è inoltre allineato alle attività riconducibili all'implementazione dei progetti di SESAR, coordinate dal *SESAR Deployment Manager*, al fine di garantire l'attuazione del regolamento EU 2021/116 (CP1).

3.4 L'attività commerciale

L'offerta del Gruppo Enav sul mercato terzo (non regolamentato) comprende:

- sistemi *software* e servizi per la generazione e la gestione delle informazioni aeronautiche (in gergo *Aeronautical Information Management*) attraverso la controllata *IDS Airnav* con una presenza in oltre cento paesi nel mondo;
- sistemi e servizi in ambito ATM (*Air Traffic Management*), capacità di integrazione di sistemi complessi (ad esempio torre di controllo) e assistenza tecnica e logistica su apparati di navigazione e sorveglianza attraverso la controllata *Techno Sky* con una presenza, oltre al mercato italiano, in alcuni paesi del Nord Africa e dei Balcani;
- consulenza aeronautica (formazione, radiomisure, progettazione spazi aerei e procedure) e impianti tecnologici (ad esempio i progetti *EGNOS*) attraverso gruppi interni rappresentati da Radiomisure, Accademia, Operazioni e tecnologia, spesso offrendo progetti che vedono le diverse aree di competenza integrate; Enav si sta focalizzando sull'area medio-orientale e in particolar nei paesi del Golfo;
- servizi per la regolazione, gestione e supervisione del traffico dei sistemi senza pilota attraverso la controllata *D-Flight*, servizi erogati in Italia.

Filiali Enav all'estero

Enav dispone anche di una filiale in Malesia a Kuala Lumpur (*Enav Asia Pacific*) e di uffici di programma in Medio Oriente (Qatar, Dubai).

Ricavi dal mercato terzo

Nel corso del 2022 il Gruppo ha conseguito ricavi da mercato terzo per circa 40 milioni con un incremento di oltre il 21 per cento rispetto all'anno precedente. Il Gruppo ha ricevuto nuovi ordinativi per oltre 35 milioni. A tal fine si evidenziano quelli in Qatar, per oltre 7 milioni, in Francia per oltre 5 milioni, nonché gli ordinativi registrati in Italia ed Austria per oltre 3 milioni e quelli negli Emirati Arabi Uniti, in Argentina, ed in Australia, per oltre 1 milione.

Da segnalare gli ordinativi per i Paesi Bassi perché aprono la strada alla nuova proposizione dei *“sistemi AIM come servizio”* e nuove acquisizioni di paesi come le Bahamas e l'Estonia.

4. ORGANIZZAZIONE AZIENDALE E PERSONALE

4.1 L'organizzazione aziendale e del Gruppo

Nel corso dell'anno 2022 la macrostruttura aziendale è rimasta sostanzialmente inalterata rispetto a quella prevista dal modello organizzativo dell'anno 2021.

In particolare, a diretto riporto del *Chief Executive Officer* (Amministratore delegato) di Enav erano previste:

- quattro strutture deputate al governo delle principali attività aziendali, ossia:
 - *Finance and Procurement*;
 - *HR and Corporate Services*;
 - *Operations*;
 - *Technology*.
- cinque strutture di *staff* che hanno assicurato i principali processi di supporto, ossia:
 - *Integrated Compliance and Risk Management*;
 - *Communications and Public Affairs*;
 - *Strategic Management Office*;
 - *Innovation and Sustainability*;
 - *Legal, corporate Affairs and Governance*.

Nel corso dell'anno 2022 gli interventi organizzativi maggiormente rilevanti hanno riguardato i seguenti settori:

Nell'ambito della struttura *Integrated Compliance and Risk Management*, è stata istituita la nuova struttura *Business Integrity*.

Tale variazione organizzativa ha risposto all'esigenza di strutturare una *compliance* di Gruppo che assicurasse un quadro unitario sullo stato del sistema dei controlli e sul sistema di gestione dei rischi nel loro complesso.

In particolare, con l'istituzione di tale struttura, si è completata l'integrazione dei controlli di secondo livello nell'ambito del presidio della struttura *Integrated Compliance and Risk Management* che ha esteso il proprio ambito di competenza alle tematiche dell'anticorruzione (ABAC), dell'antifrode, della *compliance* commerciale e della *privacy*.

Inoltre, sempre allo scopo di ricondurre sotto un unico presidio organizzativo il sistema di gestione dei rischi, in una prima fase, la Funzione di conformità per la prevenzione della

corruzione, precedentemente in coordinamento operativo con la struttura *Internal Audit*, è stata posta a riporto della struttura *Integrated Compliance and Risk Management*. Successivamente, le attribuzioni e gli ambiti di responsabilità presidiati da tale funzione sono confluiti nell'ambito della struttura *Business Integrity* in considerazione della sostanziale affinità delle finalità e delle responsabilità dei due presidi organizzativi.

Nell'ambito della struttura *Legal, Corporate Affairs and Governance*, sono state istituite due nuove strutture *International Legal Support and Contract Assurance* e *Legal Affairs Business Partner Subsidiaries*.

Alla prima struttura è stata attribuita la responsabilità di sovrintendere alla revisione degli accordi dei contratti per il mercato commerciale, garantendo il rispetto della *compliance* e i controlli di primo livello in tale ambito (adeguatezza dei termini, clienti non in *black list*, rispetto delle norme nazionali, UE e internazionali).

Alla seconda struttura spetta il compito di assicurare la gestione delle attività inerenti agli affari legali delle società controllate di diritto italiano e di svolgere il ruolo di *focal point* per la raccolta delle istanze legali rivolte alla struttura *Legal, Corporate Affairs and Governance*.

Nell'ambito della struttura *HR and Corporate Services* sono state apportate le seguenti modifiche organizzative:

- è stata soppressa la struttura *People Business Partner* e la conseguente collocazione degli *HR Business Partner* a diretto riporto del *Chief HR and Corporate Services Officer*;
- è stata istituita la struttura *Talent Experience, Diversity and Inclusion Initiatives* con il compito di promuovere l'implementazione di iniziative, anche in ambito formativo, finalizzate alla valorizzazione delle diversità e alla promozione dell'inclusione;
- è stata operata una rivisitazione della struttura *Group Shared Services* tesa in particolare a rafforzare i presidi responsabili della manutenzione ordinaria attraverso la creazione delle *Local Service Areas* collocate a diretto riporto del responsabile della struttura, alle quali è attribuita la responsabilità di garantire i coordinamenti tra le strutture centrali e quelle territoriali del Gruppo per assicurare l'erogazione dei servizi generali e di manutenzione.

In ambito *Innovation and Sustainability*, la struttura *Sustainability and Corporate Social Responsibility* è stata articolata in tre presidi organizzativi:

- *ESG Performance Management* con il compito di monitorare gli obiettivi del Piano di sostenibilità;
- *Stakeholder Management and ESG Projects* con il compito di gestire le relazioni con gli *stakeholder* coinvolti nelle tematiche di sostenibilità e assicurare la gestione delle iniziative in ambito ESG;
- *Sustainability Promotion* con il compito di sviluppare internamente la cultura della sostenibilità e veicolare i risultati raggiunti dal Gruppo nello sviluppo sostenibile.

In ambito *Operations* è stata istituita la struttura *U-Space Platforms and Services* con il compito di coordinare le attività di sviluppo, gestione ed integrazione operativa delle piattaforme e dei servizi dedicati al segmento *Unmanned* per la sua progressiva inclusione nello spazio aereo.

In ambito *Technology* è stata interessata da interventi organizzativi la struttura *ATM Systems Engineering and Operations* nell'ambito della quale è stata istituita la struttura *ATM Simulation Systems and AIM* con il compito di sovrintendere all'evoluzione dei sistemi *ATM* di *training* e simulazione e dei sistemi di *Aeronautical Information Management (AIM)*.

In ambito *Internal Audit* la struttura è stata oggetto di una riorganizzazione complessiva che ha visto ampliare il perimetro delle responsabilità in materia di *audit* di terzo livello relativamente alle tematiche di *procurement*, *cyber defence*, sostenibilità e *compliance* commerciale.

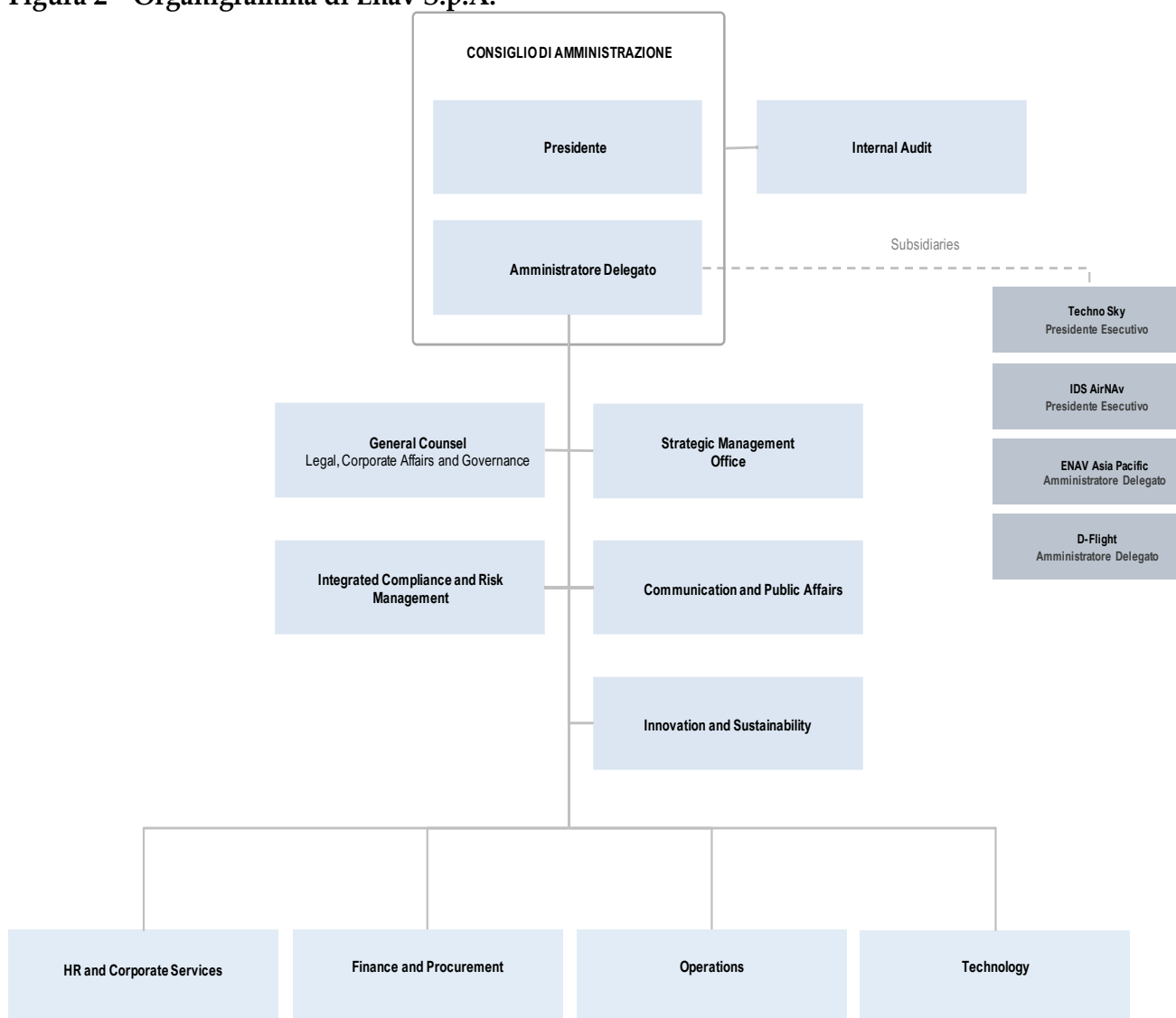
In ambito *Techno Sky* la società *Techno Sky* è stata interessata dall'adozione di un nuovo modello organizzativo che si è reso necessario in seguito all'avvio del *Technical Operational Center (TOC)* presso l'ACC di Ciampino e dei relativi processi innovativi di manutenzione remota, finalizzato ad una migliore efficienza nella attività *core* presidiate dalla società. In ambito *operations*, si è proceduto ad una suddivisione delle responsabilità tra due strutture organizzative al fine di presidiare attraverso la struttura *Site Operations*, l'erogazione dei servizi di manutenzione presso gli ACC, gli aeroporti e i siti remoti e attraverso la struttura *Mobile Operations and Technical Services*, la gestione dei *Team* mobili (che operano sul territorio). Tale innovazione ha introdotto un modello evoluto di erogazione della manutenzione, accelerando la transizione alla digitalizzazione dei servizi del *core business*, con la creazione di un *pool* di *know-how* altamente specialistico sui domini *ATM/ANS* e di *networking* allo scopo

di garantire, a livello centrale e in modalità remota, il necessario supporto per la risoluzione dei *fault* dei sistemi *business critical* di Enav su tutto il territorio nazionale.

4.1.1 Organigramma di Enav S.p.A.

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

Figura 2 - Organigramma di Enav S.p.A.



Fonte: Enav

4.1.2 La remunerazione dei dirigenti Enav con responsabilità strategiche

I compensi, come sopra già riferito⁷, sono stati confermati in occasione dell'approvazione 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"), approvata dall'Assemblea del 3 giugno 2022, la quale illustra con riferimento all'esercizio la politica della Società in materia di remunerazione dei componenti dell'organo di amministrazione e dei dirigenti con responsabilità strategiche, nonché le procedure utilizzate per l'adozione e l'attuazione di tale politica.

Alla data del 3 giugno 2022, i dirigenti con responsabilità strategica sono 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.

La retribuzione dei dirigenti con responsabilità strategiche è composta da:

- una componente fissa, costituita dalla retribuzione annua lorda prevista dal contratto individuale dagli stessi sottoscritti, in conformità con quanto previsto dalla normativa collettiva applicabile;
- una componente variabile di breve periodo (STI), costituita da un sistema di incentivazione la cui erogazione è subordinata alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di *performance* aziendale come definiti per l'Amministratore delegato nonché ad obiettivi individuali correlati al ruolo ed agli stessi assegnati dall'Amministratore delegato. In considerazione del piano di incentivazione, ai dirigenti con responsabilità strategiche viene riconosciuto un incentivo pari al 40 per cento del compenso fisso, a fronte del raggiungimento della *performance* aziendale e delle *performance* individuali a livello *target*, di un incentivo di *over performance* pari al 45 per cento del compenso fisso e di un incentivo di *under performance* pari al 15 per cento del compenso fisso. Nel corso dell'esercizio 2022, in considerazione degli obiettivi raggiunti, ai dirigenti con

⁷ Cfr. *supra* par. 1.3.7

responsabilità strategiche è stato riconosciuto un incentivo pari a complessivi euro 392.732 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 50 per cento della retribuzione fissa nel caso di raggiungimento delle prestazioni *target*, pari al 60 per cento nel caso di prestazioni di *over performance*, pari al 20 per cento nel caso di prestazioni di *under performance*, con riferimento agli obiettivi previsti dal Documento informativo per come approvato dall'Assemblea degli azionisti. Con riferimento al primo ciclo di *vesting* del Piano di *Performance Share* 2020-2022, relativo al triennio 2020-2022 conclusosi il 31 dicembre 2022, in data 15 marzo 2023 il Consiglio di amministrazione, su proposta del Comitato remunerazioni e nomine, ha deliberato la consuntivazione degli obiettivi di lungo termine, verificando il raggiungimento della condizione di *overperformance* per gli obiettivi relativi all'EBIT cumulato ed al *Free Cash Flow* cumulato e il mancato raggiungimento dell'obiettivo di *Total Shareholder Return* relativo, a fronte di un valore medio del TSR Enav nel triennio pari a -16,8 per cento, con diritto dei dirigenti con responsabilità strategiche all'assegnazione di n. 89.541 azioni complessive. Anche con riferimento ai dirigenti con responsabilità strategiche, il Consiglio di amministrazione, sempre con il supporto del Comitato remunerazioni e nomine, ha verificato il raggiungimento degli obiettivi non finanziari assegnati, e per l'effetto ha deliberato l'assegnazione di un ulteriore 5 per cento di azioni, pari a n. 4.477 per un totale complessivo di n. 96.740 azioni (comprensive di quante spettanti a titolo di *dividend equivalent*).

Nelle tabelle seguenti si evidenziano i compensi fissi corrisposti ai dirigenti con responsabilità strategiche nell'ultimo triennio, e i compensi fissi e variabili corrisposti agli stessi nel corso dell'esercizio 2022 in raffronto con l'annualità 2021.

Tabella 12 - Compensi fissi dirigenti con responsabilità strategiche

<i>Anni di riferimento</i>	2020 (dal 21 maggio 2020)	2021	2022
Dirigenti con responsabilità strategiche	1.065.183	1.073.803	1.082.940

Fonte: Enav

Tabella 13 - Compensi fissi e variabili dirigenti con responsabilità strategiche

Anno di riferimento	Compensi fissi	Compensi per la partecipazione a Comitati	Compensi variabili non equity	Benefici non monetari	Fair Value dei Compensi variabili equity	Totale
2022*	1.082.940		392.732	101.035	361.511	1.938.218
2021**	1.073.803		385.053	93.755	351.881	1.094.492

* I compensi fissi dei dirigenti con responsabilità strategica per l'anno 2022 comprendono: i) il compenso spettante al *Chief Financial Officer* in ragione della carica di membro del Consiglio di amministrazione della società controllata *Techno Sky* ex art. 2389 c 1 del cod. civ., riconosciuto pro-rata *temporis* dal 01/01/2022 al 22/09/2022, interamente riversato a Enav; ii) il compenso spettante al *Chief Technology Officer* in ragione della carica di Presidente del Consiglio di amministrazione della società controllata *IDS AirNav* ex art. 2389 c 1 del cod. civ., interamente riversato a Enav; iii) il compenso spettante al *Chief Technology Officer* in ragione della carica di Presidente del Consiglio di amministrazione della società controllata *IDS AirNav* ex art. 2389 c 3 del cod. civ., interamente riversato a Enav; iv) il compenso spettante al *Chief Operating Officer* in ragione della carica di Amministratore delegato della società controllata *D-Flight* ex art. 2389 c 1 del cod. civ., interamente riversato a Enav; v) il compenso spettante al *Chief Operating Officer* in ragione della carica di Amministratore delegato della società controllata *D-Flight* ex art. 2389 c 3 del cod. civ., espressamente rinunciato dall'interessato.

** I compensi fissi dei dirigenti con responsabilità strategica per l'anno 2021 comprendono: i) il compenso spettante al *Chief Technology Officer* in ragione della carica di Presidente del Consiglio di amministrazione della società controllata *IDS AirNav* ex art. 2389 comma 1 e comma 3 del cod. civ., interamente riversato a Enav; ii) il compenso spettante al *Chief Operating Officer* in ragione della carica di Amministratore delegato della società controllata *D-Flight* ex art. 2389 comma 1 del cod. civ., interamente riversato a Enav; iii) il compenso spettante al *Chief Operating Officer* in ragione della carica di Amministratore delegato della società controllata *D-Flight* ex art. 2389 comma 3 del cod. civ., espressamente rinunciato dall'interessato.

Fonte: Enav

4.1.3 Consistenza del personale

L'organico 2022 presenta un lieve incremento rispetto all'anno precedente e la consistenza finale al 31 dicembre passa da 3.295 unità a 3.306 unità (+11 unità), mentre in relazione all'organico medio si registra un lieve decremento (da 3.386 a 3.382,67 unità).

Nelle tabelle che seguono sono riportati i dati relativi alla consistenza del personale al 31 dicembre 2022, esposti in varie dimensioni di analisi e livelli di dettaglio.

Tabella 14 - Consistenza del personale al 31 dicembre 2022

Profilo	2021					2022				
	+ingr	-uscit	trasf	Consistenza a fine anno	Organico Medio (*)	+ingr	-uscit	trasf	Consistenza a fine anno	Organico Medio (*)
Dirigenti	3	4	-1	45	44,42	2	-1		46	45,50
CTA	3	27	35	1.872	1.877,25	40	-34	1	1.879	1.879,33
EAV		6	-33	394	400,17	7	-8	-1	392	390,92
Meteo			-2	30	30,33	3	-2		31	30,92
Op. Radiom.		2		32	32,75		-1	1	32	32,00
Inf/Tec/Amm	198	200	1	922	1.001,08	260	-255	-1	926	1.004,00
Totale	204	239	0	3.295	3.386,00	312	-301	0	3.306	3.382,67

(*) calcolato come media delle consistenze a fine mese e comprensivo dei dipendenti a tempo determinato assunti a partire dal 01/01 e cessati entro il 31/12 inclusi i dipendenti a tempo determinato assunti a partire dal 01/01 e cessati entro il 31/12.

Fonte: Enav

Tabella 15 - Organico per funzione e categoria professionale al 31 dicembre 2022

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	1						6	3			25	6	38	11
Innovation & Sustainability	1									9	1	20	3	7	2	37	6
Communication & Public Affairs	1													11	2	12	2
Legal, Corporate Affairs & Governance	1													22	6	23	6
Integrated Compliance & Risk Mngm	3	33	9			1				39	6	9	1	20	6	105	22
Finance & Procurement	6									4	2	1	1	126	26	137	29
HR & Corporate Service	4			1						22	1	4		167	26	198	27
Operations	18	1.841	165	388	6	30	3	31	11	52	2	16	1	140	3	2.516	191
Technology	8	2	1	2	1			1	1	140	33	37	6	36	6	226	48
Totale	46	1.879	177	392	7	31	3	32	12	272	48	88	13	566	89	3.306	349

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.

Fonte: Enav

4.1.4 Il costo del personale

Il costo del lavoro dell'anno 2022, come si evince dalla tabella che segue, è pari a 474,69 milioni, con un incremento di 37,57 milioni (+8,60 per cento) rispetto al 2021, consuntivato a 437,11 milioni.

Tabella 16 - Costo del personale

	2021	2022	2022 vs. 2021	
			Var. Ass.	Var. %
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI	266.486.281	291.990.532	25.504.251	9,6
<i>Stipendi ed altri assegni fissi</i>	247.173.891	265.238.097	18.064.206	7,3
<i>Indennità accessorie</i>	19.312.390	26.752.435	7.440.045	38,5
INDENNITA' VARIABILI	22.170.331	27.280.036	5.109.705	23,0
<i>Lavoro straordinario</i>	80.626	152.237	71.611	88,8
<i>Disponibilità</i>	184.570	174.565	-10.005	-5,4
<i>Indennità per trasferimenti</i>	258.083	694.740	436.657	169,2
<i>Indennità per trasferimenti temporanei</i>	92.600	275.450	182.850	197,5
<i>Indennità di distacco</i>	183.756	148.241	-35.515	-19,3
<i>Permessi e RFS</i>	83.131	91.220	8.089	9,7
<i>Maggiorazioni per lavoro in turno</i>	7.930.845	7.938.741	7.896	0,1
<i>Lavoro festivo</i>	6.068.169	6.218.042	149.873	2,5
<i>Festività coincidenti</i>	2.157.003	1.816.227	-340.776	-15,8
<i>Altre indennità</i>	7.148	8.100	952	13,3
<i>Straordinario operativo</i>	3.701.170	8.065.629	4.364.459	117,9
<i>Reperibilità</i>	1.423.230	1.696.844	273.614	19,2
PREMIO DI RISULTATO	9.121.907	13.624.001	4.502.094	49,4
<i>Premio di risultato dirigente</i>	1.541.807	1.638.910	97.103	6,3
<i>Accantonamento Piani di Lungo Termine</i>	644.531	674.091	29.560	4,6
<i>Premio di risultato non dirigente</i>	6.935.569	11.311.000	4.375.431	63,1
INDENNITA' PER MISSIONI	1.037.209	1.718.860	681.651	65,7
<i>Missioni nazionali</i>	396.865	764.070	367.205	92,5
<i>Missioni estere</i>	67.536	155.152	87.616	129,7
<i>Missioni addestrative</i>	572.808	799.638	226.830	39,6
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE	1.887.392	5.593.227	3.705.835	196,3
<i>Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute</i>	1.399.883	4.162.975	2.763.092	197,4
<i>Accantonamento RFS/ferie maturate non godute dirigenti</i>	46.141	106.047	59.906	129,8
<i>Contributi su RFS e ferie maturate non godute</i>	429.141	1.296.103	866.962	202,0
<i>Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate non godute</i>	12.227	28.102	15.875	129,8
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI	101.986.397	112.134.366	10.147.969	10,0
<i>Assicurazione del personale dipendente</i>	3.939.125	3.957.421	18.296	0,5
<i>Assicurazione del personale dirigente</i>	56.435	60.422	3.987	7,1
<i>Oneri previdenziali ed assicurativi</i>	87.347.169	96.999.628	9.652.459	11,1
<i>Oneri prev. INAIL</i>	2.291.165	2.576.579	285.414	12,5
<i>Contributi al Fondo di previdenza complementare</i>	8.352.503	8.540.316	187.813	2,2
ACCANTONAMENTO TFR	19.837.803	20.443.265	605.462	3,1
<i>Accantonamento TFR</i>	19.336.989	19.876.266	539.277	2,8
<i>Accantonamento dirigenti TFR</i>	500.814	566.999	66.185	13,2
ALTRI COSTI DEL PERSONALE	14.586.434	1.903.978	-12.682.456	-86,9
<i>Incentivo all'esodo</i>	2.751.000	1.447.000	-1.304.000	-47,4
<i>Altri costi del personale</i>	11.461.812	306.981	-11.154.831	-97,3
<i>Borse di studio e rimborsi</i>	373.622	149.997	-223.625	-59,9
TOTALE	437.113.754	474.688.265	37.574.511	8,6

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti da Enav

Aumento del costo del personale

La componente “stipendi ed altri assegni fissi” registra un incremento di 25,50 milioni, passando da 266,49 milioni nel 2021 a 291,99 milioni nel 2022 (+9,6 per cento).

Tale crescita è dovuta all’incremento:

- degli stipendi e altri assegni fissi (+18,06 milioni);
- delle indennità accessorie (+7,44 milioni).

Per quanto riguarda la voce “*Stipendi e altri assegni fissi*”, la crescita è in massima parte riconducibile al pagamento della “una tantum” (+15,0 milioni) erogata sia a titolo di saldo dell’inflazione per il biennio 2018-2019, sia a titolo di vacanza contrattuale per gli anni 2020, 2021 e 2022.

Per quanto riguarda invece la voce “*Indennità accessorie*”, l’incremento è attribuibile all’applicazione del Piano Industriale e alle indennità erogate (c.d. “*Summer season*”) per la gestione del picco di traffico dei mesi estivi, in significativa e forte ripresa rispetto agli anni del Covid-19.

La componente “*Indennità variabile*” ha registrato un incremento passando da 22,17 milioni nel 2021 a 27,28 milioni nel 2022 (+5,11 milioni, pari al +23,0 per cento), prevalentemente per effetto della ripresa delle attività operative che hanno registrato un significativo incremento rispetto al 2021.

In tale contesto, le voci che hanno maggiormente concorso a tale incremento sono lo straordinario operativo (+4,36 milioni), le indennità per trasferimenti (+0,62 milioni) e, in misura minore, la reperibilità (+0,27 milioni). In senso inverso, si è registrato un decremento per la retribuzione delle festività coincidenti (-0,34 milioni), riconducibile alla cadenza calendariale.

La componente “*Premio di risultato*” registra anch’essa un incremento rispetto al 2021 (+4,50 milioni), in massima parte dovuta alla crescita del premio di risultato non dirigenti (+4,37 milioni), il cui valore è direttamente correlato alle Unità di servizio e quindi alla ripresa del traffico aereo rispetto al 2021.

La componente “*Indennità per missioni*” registra nel complesso un andamento in moderata crescita rispetto al 2021 (+0,68 milioni), sia per la ripresa delle attività addestrative (+0,23 milioni), come pure per l’incremento delle missioni nazionali (+0,37 milioni) ed estere (+0,09 milioni), proprio per effetto della ripresa dell’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 +3,70 milioni rispetto al 2021, anno in cui però si era assistito al pressoché totale utilizzo dei giorni di ferie maturati nell'anno.

Con il consolidamento della ripresa delle attività registrata nel 2022, il fondo ha registrato un incremento di 2,82 milioni in conto retribuzioni e di 0,88 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 +10,15 milioni (+10,0 per cento) attribuibile per +9,94 milioni all'incremento dell'imponibile contributivo e per +0,21 milioni all'incremento del fondo di previdenza complementare.

Per quanto riguarda infine la voce *“Altri costi del personale”*, la stessa registra un decremento di -12,68 milioni rispetto al 2021, anno in cui però aveva registrato un accantonamento straordinario per 11,46 milioni per l'Accordo stipulato in data 7 dicembre 2021 riguardante l'applicazione al personale dirigente di Enav S.p.A. dell'art. 4 della Legge n. 92 del 2012 (c.d. *“Isopensione”*).

Al netto di tale partita straordinaria, la voce *“Altri costi del personale”* registra un decremento di 1,30 milioni rispetto al 2021 per un minore ricorso alla leva dell'incentivo all'esodo.

Il Gruppo è costituito da 5 società che compongono l'aria di consolidamento.

Di seguito vengono illustrati i dati di sintesi delle società controllate.

4.1.5 Techno Sky

La *Techno Sky* è una società partecipata al 100 per cento da Enav dal 2006, e cura la 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 2022 con un risultato netto positivo di 9,2 milioni, in decremento di 4,5 milioni rispetto all'esercizio precedente.

Il valore della produzione per il 2022 si attesta a 96,7 milioni, registrando una contrazione rispetto al 2021 di circa 626 mila euro; lo scostamento è influenzato dalla minore incidenza degli altri ricavi e proventi (-47,4 per cento sul 2021) mentre si evidenzia una crescita dei ricavi da contratti verso clienti (+0,8 per cento sul 2021).

I costi totali si attestano a circa 82,2 milioni (+6,5 per cento sul 2021).

L'incremento riguarda il costo del personale (+11,2 per cento sul 2021) mentre si evidenzia un complessivo *saving* sui costi esterni (-4,1 per cento sul 2021).

I risultati del 2022 hanno risentito del forte incremento del costo del lavoro (+11,2 per cento rispetto al periodo precedente), in parte influenzato dal rinnovo del CCNL di riferimento, in parte dall'incremento del traffico aereo registrato nel corso del 2022 e dal ritorno alla piena operatività aziendale (aumento voci variabili e incremento organico).

La posizione finanziaria netta registra un valore positivo pari a 2,6 milioni, in decremento di 5,3 milioni, rispetto al 31 dicembre 2021.

4.1.6 IDS AirNav

IDS *AirNav*, 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 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 il 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*.

IDS *AirNav* chiude l'esercizio 2022 con un utile pari a 1,9 milioni, in decremento di 541 mila euro (-22 per cento) rispetto all'esercizio precedente

I ricavi da attività operativa si attestano a 23,5 milioni, in lieve decremento (-1 per cento) rispetto al 2021, risentendo principalmente delle minori vendite di licenze SW e HW (-2,9 milioni), che hanno più che compensato la crescita del perimetro dei sistemi in manutenzione (+1,3 milioni) e della maggiore *performance* (+1,4 milioni) erogata nell'ambito delle commesse di servizi e di vendita congiunta di beni e servizi.

Si evidenzia come, al pari dell'esercizio a confronto, che beneficiava già di una ripresa sostanziale delle attività, anche il 2022 non è stato influenzato operativamente dalle restrizioni imposte dal Covid-19.

I costi del personale si attestano a circa 9,6 milioni, in incremento del 14 per cento rispetto all'esercizio precedente, a fronte di una maggiore incidenza degli organici medi (+2 per cento). L'EBITDA 2022 si attesta a circa 5,8 milioni, in incremento rispetto al 2021 (+357 mila euro), mentre sul risultato netto (-22 per cento sul 2021) influisce la svalutazione dei crediti effettuata verso un partner russo per le conseguenze dell'evento bellico russo-ucraino.

4.1.7 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, in decremento rispetto all'esercizio precedente di 0,6 milioni. I ricavi registrano un decremento di 1,6 milioni per la riduzione delle attività legate a varie commesse, 0,7 milioni in decremento rispetto all'esercizio precedente.

4.1.8 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 fornito/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 società attualmente detiene, per il tramite della *Aireon Holdings LLC* (nel seguito anche "*Aireon*"), una quota di partecipazione pari all'8,60 per cento (*pre redemption*) nella *Aireon LLC*, che si attesterà a 10,35 per cento post clausola di *redemption*, prevista tra gli obblighi derivanti dal *Subscription Agreement* sottoscritto nel mese di dicembre 2013.

La quota di partecipazione post *redemption* si è diluita dall' 11,11 per cento (dato 2021) al 10,35 per cento per effetto dell'aumento di capitale deliberato da parte dei soci nel mese di maggio 2022 e perfezionatosi a giugno 2022 ma non sottoscritto da *Enav North Atlantic*.

L'esercizio 2022 chiude con un utile di 1,5 milioni (2,5 milioni nel 2021) principalmente per la fiscalità anticipata iscritta sulla perdita fiscale emersa nella dichiarazione presentata nel 2022 relativamente all'esercizio 2021.

4.1.9 D-Flight S.p.A.

È una 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.

La società *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*") (i c.d. droni).

La *D-Flight* chiude l'esercizio 2022 con un EBITDA negativo di euro 348.404, in miglioramento (per 134.125 euro) rispetto all'anno 2021: lo scostamento è positivamente influenzato dalla crescita sia dei ricavi operativi che degli altri ricavi e proventi a fronte di costi esterni pari a quelli del 2021.

Il risultato netto risulta pari a euro 1.267.976, in peggioramento di 414.680 euro rispetto all'esercizio precedente.

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, per un dettaglio dei quali si rinvia alla successiva Sezione 8.

Tabella 17 - Prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato di Enav S.p.A. e i corrispondenti dati consolidati

(migliaia di euro)

	31.12.2021		31.12.2022	
	Risultato di esercizio	Patrimonio netto	Risultato di esercizio	Patrimonio netto
Capogruppo	61.588	1.136.190	92.401	1.174.581
Differenza di consolidamento	0	(29.721)	0	(29.721)
Ammortamento plusvalori acquisizione netto effetti fiscali	(1.866)	(4.585)	(1.866)	(6.451)
Eliminazione effetti economici infragruppo al netto eff. fiscale	591	(13.646)	716	(12.930)
Riserva di conversione	0	6.638	0	10.115
Riserva adeg.to part.ne <i>fair value</i> e benefici ai dipen. e FTA	0	(6.816)	0	(16.967)
Eliminazione svalutazione partecipazione	0	0	1.836	1.836
Riserva di consolidamento	0	3.946	0	3.946
Altri effetti	1	(6)	0	(6)
Dividendi infragruppo	0	(23.962)	0	(23.962)
Risultato dell'esercizio delle società controllate	18.058	93.195	11.917	105.112
Totale di Gruppo	78.372	1.161.233	105.004	1.205.553
PN di terzi	(341)	1.848	(507)	1.341
Totale Gruppo e terzi	78.031	1.163.081	104.497	1.206.894

Fonte: bilancio esercizio 2022 Enav

5. PIANO INDUSTRIALE E INVESTIMENTI

5.1 Il Piano degli investimenti approvato e il suo raccordo con il Piano Industriale

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 2022 si basa su quello previsto dal piano industriale del 2018-2022, approvato dalla Società a marzo 2018, poi revisionato diverse volte dalla stessa nel corso, in seguito all'evento pandemico e confermato nelle sue linee nel nuovo piano industriale approvato dal CdA nel 2022.

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 quindi 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. 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* 2022, a fine 2021, sulla base della revisione sopra descritta, si determinavano interventi per un importo di spesa CAPEX⁸ stimato in 99,7 milioni.

I principali interventi finalizzati nel 2022 sono stati:

- lo sviluppo del nuovo sistema di *Digital TWR* presso l'aeroporto di Brindisi, andata in esercizio a giugno 2022;
- la finalizzazione del consolidamento dell'avvicinamento radar di Napoli nell'ACC di Roma, completata a maggio 2022;
- l'estensione vita operativa del SATCAS (*standard air traffic control automation system*), con il completamento dello sviluppo di strumenti di *Tactical control tool automatico e Arrival*

⁸ CAPEX (*capital expenditure*, cioè spese in conto capitale).

management, andati in esercizio sulla maggior parte degli ACC, con completamento atteso nel 2023;

- la prosecuzione del programma di sviluppo della nuova piattaforma nazionale "4 Flight" e del nuovo *Flight Data Processing tool "Co-flight"*; tali sistemi, rinnovando quelli esistenti in operatività da più di 20 anni, permetteranno maggiore capacità, flessibilità e scalabilità dello spazio aereo italiano e del relativo sistema di controllo del traffico aereo, il collaudo integrato delle due nuove piattaforme è atteso nel 2025.

Tale nuovo sistema sarà essenziale per gestire l'atteso incremento di traffico previsto secondo gli scenari eurocontrol entro 2031;

- la realizzazione della rete fonia/dati operativa ENET-2;
- la finalizzazione del dispiegamento dei sistemi di osservazione meteorologica negli aeroporti;
- la sostituzione di radioassistenze di rotta e di aeroporto;
- il completamento dello sviluppo del nuovo modello manutentivo con i sistemi TOC ed HAL per la telegestione nazionale degli impianti.

Il complesso degli interventi di investimento, fra cui quelli maggiori sopra descritti, nell'anno 2022 ha determinato una spesa CAPEX complessiva per 87,76 milioni, quindi in riduzione rispetto al budget approvato (-12,2 per cento), ma in linea con la ripresa rispetto ai volumi degli anni pandemici (+15,4 per cento).

Va considerato che la quasi totalità delle suddette implementazioni e completamenti è avvenuta in forza di contratti di approvvigionamento materiali, lavori e servizi sottoscritti nell'anno 2021 (o entro il primo semestre 2022), mentre a partire da metà 2022 si sono verificate numerose circostanze che hanno limitato la capacità di emettere nuovi ordinativi e che hanno determinato una flessione del volume complessivo di investimenti nel 2022.

Le motivazioni per i minori avanzamenti rispetto al budget sono fondamentalmente le seguenti:

1. dal 1° luglio 2022 è diventato operativo il regolamento sul Centro di Valutazione e Certificazione Nazionale ("CVCN") che ha impedito per molti mesi la contrattualizzazione di sistemi contenenti reti e sistemi di comunicazione, ed il cui effetto si dispiegherà ancor più massicciamente nel 2023 con un posticipo di quote significative di CAPEX su tali sistemi;

2. i ritardi nelle consegne di materiali elettronici sono saliti mediamente da poche settimane a vari mesi;
3. la mancata aggiudicazione di un importante accordo quadro su sensoristica meteorologica (causa ricorso del secondo classificato) ha generato lo slittamento di oltre 12 mesi dei relativi CAPEX.

5.2 Gli investimenti finanziati dal PNRR

A fine 2021 il Gruppo Enav ha sottoscritto le convenzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ex MIMS) comprendenti i seguenti progetti del Gruppo Enav ammessi a finanziamento dal Piano Nazionale di Ripresa e di Resilienza ("PNRR"), rientranti nell'obiettivo M3C2-6 e obiettivo M3C2-7 e facenti parte della c.d. digitalizzazione della gestione del traffico aereo: "Consolidamento APP in ACC", "Nuova automazione Torri", "AMAN *Extendend Horizon*", "Cloud Infrastructure e virtualizzazione infrastrutture operative" e "Secure information sharing", afferenti ad Enav, "Nuovo modello manutentivo", "Digitalizzazione informazioni aeronautiche" e "Sviluppo piattaforma UTM/Connettività sistema UTM" rispettivamente afferenti a *Techno Sky*, *IDS Airnav* e *D-Flight*.

Relativamente alle cinque progettualità afferenti alla Capogruppo, già dalla fine del 2022 e soprattutto nel corso della prima parte del 2023, si sono registrate sopravvenute criticità endogene, che ne hanno precluso la concreta realizzazione nei tempi intermedi e finali previsti dal PNRR, e che sotto taluni profili inficiano la stessa reale necessità, anche alla luce dell'attuale evoluzione tecnologica.

In particolare, le principali criticità che hanno determinato un impatto significativo sulle tempistiche realizzative dei progetti, e già riportate nei precedenti paragrafi, sono:

- per effetto dell'art. 3, comma 1, del d.p.r. 5 febbraio 2021, n. 54, a partire dal 30 giugno 2022, un percorso approvativo rispetto all'acquisizione di talune componenti tecnologiche, da incardinarsi presso il Centro di Valutazione e Certificazione Nazionale ("CVCN") e l'Agenzia per la *Cyber* Sicurezza Nazionale (ACN-CVCN), prima dell'emissione di ordini di acquisto e quindi della loro implementazione operativa sugli *asset* di Enav;

- le certificazioni, obbligatorie per la politica di sicurezza cibernetica nazionale, comportano tempistiche molto lunghe per le necessarie verifiche, anche a seguito dell'elevatissimo numero di istanze certificative a carico dell'Agenzia;
- la crisi post-pandemica, aggravata da quella russo-ucraina, ha avuto effetti diretti negativi sui tempi di reperimento di materiali e forniture tecnologiche essenziali per la realizzazione dei progetti (come ad esempio elaboratori *server*, sistemi radio, dispositivi di rete locale e geografica etc.);
- le iniziative ammesse a finanziamento si fondano poi su un percorso di formazione specialistica del personale operativo (controllori del traffico aereo) di lunga durata. La disponibilità dei controllori, sia in riferimento al personale docente, sia in relazione al personale discente, era stato modulato sulla base dei volumi del traffico previsto da Eurocontrol a fine 2021. In realtà, sulla base dei dati effettivi, tali previsioni sono state superate, determinando l'impossibilità per i controllori di essere distolti dalle loro attività operative, per essere dedicati a quelle di formazione specialistica.

Alla luce di tali motivazioni, che hanno visto già un impatto sugli investimenti 2022, con effetti ulteriori nel 2023, ciò avrebbe comportato lo slittamento delle iniziative oltre i tempi ammessi dal PNRR stesso.

Inoltre, accanto a tali circostanze, si evidenzia che la normativa comunitaria in tema di tariffe e *performance* a cui è soggetta Enav, prevede che tutte le linee di finanziamento siano restituite al mercato attraverso la tariffa, non concorrendo in alcun modo a determinare effetti positivi in conto economico di Enav.

Ciò determina, in sostanza, che il contributo per Enav è direttamente restituito alle compagnie aeree, attraverso la tariffa.

Per tali motivi l'Enav, con nota prot. AD/0065671 del 29 maggio 2023, ha comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla competente Direzione Generale, la volontà di non voler aderire al finanziamento del PNRR, con specifico riferimento alle cinque progettualità della Capogruppo Enav.

Tale richiesta è stata accolta, tenuto conto della possibilità da parte del Ministero di poter utilizzare tali somme per finanziare altri più vantaggiosi interventi.

Relativamente agli altri progetti previsti nella richiesta di finanziamento PNRR:

- Nuovo Modello Manutentivo, in favore di *Techno Sky*, per un importo complessivo pari a 10 milioni;
- Digitalizzazione informazioni aeronautiche, in favore di *IDS AirNav*, per un importo pari a 8 milioni;
- Sviluppo piattaforma di *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management (UTM)* e connettività UTM, in favore di *D-Flight*, per un importo pari a 16 milioni;

in capo alle richiamate altre società del Gruppo, nonostante le criticità sopra evidenziate e per i *timing* differenti, non si rilevano particolari impatti sul raggiungimento delle *milestones* e dei *target* in quanto, a differenza del progetto attinente ai controllori di volo, detti progetti: non presentano un diretto coinvolgimento del personale operativo, la data di completamento è prevista per il 2026 e le iniziative non sono direttamente collegate alle altre progettualità, in quanto hanno un'autonomia funzionale rispetto ai progetti di cui sopra.

I costi generati dai progetti del Gruppo nel consuntivo al 31 dicembre 2022 (ovvero, costo complessivo per il triennio 2020-2022) ammontano a circa 41,8 milioni, a fronte di un valore finanziabile dal PNRR pari a 107,1 milioni.

Nel corso del 2023, con decreto ministeriale n. 92 del 6 febbraio 2023, il Ministero dell' Ambiente e della sicurezza energetica ha approvato il progetto "*GRETHA - GReen Energy Technology Hydrogen And renewables*"; bando di ricerca al quale Enav partecipa con altri *partners*.

La seguente tabella riporta i progetti PNRR in corso alla data di redazione del referto.

Tabella 18 - Progetti Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Società	Progetto	Importo complessivo del progetto	Importo del progetto assegnato all'Ente	Stato avanzamento del progetto	Raggiungimento obiettivi al 31/12/2023	Note
ENAV	<i>GRETHA - GReen Energy Technology Hydrogen And renewables</i>	3.582.414	563.793	Avviato	Raggiunti	Partecipazione a un bando di ricerca con altri <i>partners</i>
<i>TECHNO SKY</i>	Nuovo modello manutentivo	10.000.000	10.000.000	Avviato	Raggiunti	
<i>IDS AIRNAV</i>	Digitalizzazione informazioni aeronautiche	8.000.000	8.000.000	Avviato	Raggiunti	
<i>D-FLIGHT</i>	Sviluppo piattaforma UTM/Connettività sistema UTM	16.000.000	16.000.000	Avviato	Raggiunti	
Totale Gruppo ENAV		37.582.414	34.563.793			

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti da Enav

6. ACQUISIZIONE DI BENI E SERVIZI

6.1. Il volume dell'attività negoziale

Nel corso dell'esercizio 2022, il valore complessivo dei contratti stipulati da parte di Enav risulta pari a circa euro 201,3 milioni: detto valore è determinato anche dal contratto quadriennale funzionale ad assicurare, in assoluta continuità, il corrente servizio di connettività operativa durante il necessario periodo di migrazione dall'attuale Rete di comunicazione operative, denominata E-NET, alla nuova Rete di comunicazione operative, E-NET 2, la cui totale realizzazione è stata interamente contrattualizzata con procedure di gara. Per tale contratto, il cui *plafond* massimo complessivo di spesa è pari ad euro 34 milioni, si è reso necessario il ricorso ad una procedura negoziata singola con l'attuale appaltatore aziendale della connettività E-NET in quanto quest'ultimo è l'esclusivo proprietario dei circuiti analogici e dei circuiti digitali (con velocità fino a 2 Mbit/s inclusa), rientranti nella dismettenda Rete E-NET, per i quali è esclusa la relativa commercializzazione. Al netto del citato contratto, resosi necessario in quanto la pandemia causata dal noto virus Covid-19 aveva di fatto bloccato per quasi un biennio il previgente piano di migrazione dall'attuale Rete E-NET alla nuova Rete E-NET 2, il valore dei contratti rilasciati nel 2022 si assesta ad euro 167,3 milioni rispetto ai 137,9 milioni di euro del 2021 ed ai 105,2 milioni di euro del 2020.

Grafico 5 - Volume acquisto beni, servizi e lavori



Contrattualizzato anni 2022, 2021 e 2020.

Fonte: Enav

Il valore contrattualizzato nel corso dell'annualità 2022 certifica definitivamente la piena ripresa delle attività di *procurement* di Enav che, come noto, avevano risentito degli effetti della

pandemia nel biennio 2020/2021 e nei primi mesi dell'annualità 2022, portando a posticipare di 2-3 anni una serie di pianificati investimenti di rilievo collegati all'aumento del traffico aereo ipotizzato sul finire dell'annualità 2019.

6.2. L'attività negoziale svolta e le procedure di *procurement* esperite

Nel corso del 2022, sono proseguite le operazioni di *procurement* aziendali volte ad esperire procedure di gara per tutti gli ambiti tecnologici ed operativi collegati al *core business* aziendale, permettendo così anche il più ampio confronto competitivo fra operatori economici per l'acquisto di tecnologie funzionali ad assicurare il controllo del traffico aereo.

In tale contesto, è stata esperita una gara comunitaria per l'ammodernamento dei sistemi radar meteo per alcuni siti aziendali di Enav.

Tale gara consolida le *policy* aziendali di apertura al mercato in relazione ai sistemi di sorveglianza aerea in quanto anche l'Accordo Quadro per i futuri *radar app*, da contestualizzare sul territorio nazionale nel prossimo quadriennio, deriva da una procedura di gara a rilevanza comunitaria.

Al riguardo, nell'ambito del menzionato Accordo Quadro, è stata emessa nel 2022 una apposita Lettera d'ordine Applicativa per l'ammodernamento radar dell'aeroporto di Lamezia Terme per un valore di circa 2,1 milioni.

A livello tecnologico, sempre su un Accordo Quadro derivante da gara europea, è stata rilasciata, sempre nel 2022, una Lettera d'ordine Applicativa per l'ammodernamento dei sistemi radio terra-bordo-terra dei siti aeroportuali di Palermo nonché di Milano Linate e Milano Malpensa di importo complessivo pari a 1,6 milioni.

Nel corso del 2022 è stata anche "riavviata l'attuazione" dell'Accordo Quadro relativo al Programma 4-Flight, di strategica rilevanza, anch'esso derivante da gara comunitaria, per lo sviluppo di un innovativo sistema di gestione del traffico aereo rispondente alle specifiche ed ai requisiti progressivamente determinati dal programma di ricerca comunitario SESAR e dagli obiettivi dell'ATM *Master Plan* europeo.

6.2.1 Il Programma 4-Flight

Il Programma 4-Flight è un investimento di valenza strategica per il sistema paese in quanto permetterà ai controllori del traffico aereo di Enav di disporre di un sistema *software* di nuova

generazione, che, sostituendo la piattaforma *legacy* SATCAS operativa sin dal 1999, garantirà le operazioni degli ACC di Enav per i prossimi 20-30 anni.

Inoltre, nel mese di dicembre 2022 è stata emessa, a valere sul citato Accordo Quadro, la sesta Lettera d'ordine Applicativa, di importo pari ad euro 19,4 milioni, avente ad oggetto la realizzazione di due nuove *build* di sistema essenziali per integrare:

- sia i servizi avanzati di *flight data processing* sviluppati in *Coflight*;
- che una serie di migliorie ed ottimizzazioni nelle funzionalità di presentazione individuate da parte dei controllori del traffico.

Sempre tramite gara a rilevanza comunitaria, nel corso dell'esercizio in parola, sono state anche contrattualizzate importanti gare per c.d. "acquisti di auto-funzionamento" come quelle attinenti ai servizi assicurativi di Enav nei diversi rami/ambiti di interesse (*property, aviation, liability etc.*) che, approvvigionati a livello pluriennale, registrano un valore complessivo annuo pari a circa 8,8 milioni.

Ed ancora, stante la necessità di focalizzare la *mission* della Controllata *Techno Sky* sulla propria gestione caratteristica anche al fine di "capitalizzare" il relativo *know how* tecnico nell'ambito del c.d. mercato terzo, sono stati esternalizzati, tramite gare europee, i seguenti due rilevanti servizi manutentivi per le infrastrutture e gli impianti di Enav su una durata quinquennale:

- la manutenzione ordinaria e correttiva delle infrastrutture civili, dei tralicci e degli impianti relativi al ciclo idricosanitario delle sedi periferiche di Enav per un importo di circa 13,3 milioni;
- la manutenzione ordinaria e la conduzione delle sedi romane di Enav e dei connessi impianti ad un importo di circa 5,2 milioni.

Le due acquisizioni sono avvenute, oltre che in una ottica di massima sostenibilità e, quindi, con modalità tese ad una significativa riduzione dei pertinenti impatti ambientali, anche prevedendo, a livello premiale in sede di gara, il possesso di elevati standard qualitativi e reputazionali documentati dal possesso:

- (i) di una valutazione di conformità del proprio sistema di gestione ambientale alla norma UNI EN ISO 14001:2015;
- (ii) di una valutazione di conformità del proprio sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro alla norma ISO 45001:2018;

(iii) di una valutazione di conformità del proprio sistema di gestione alla norma ISO 37001:2016 (la cd Certificazione per la Prevenzione della Corruzione).

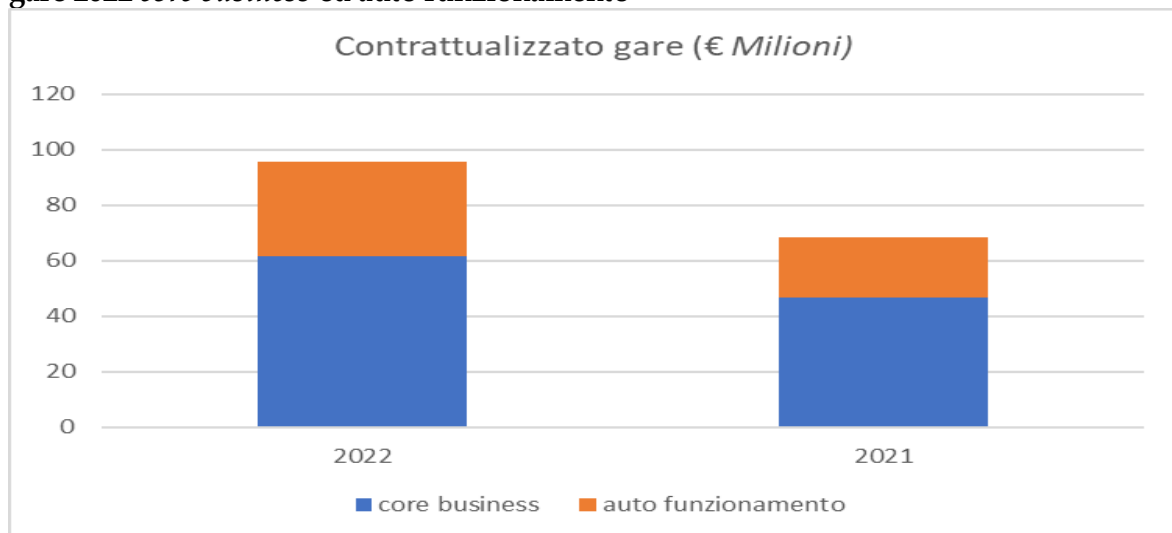
Inoltre, nei relativi contratti, sono state previste delle specifiche clausole per verificare in corso di esecuzione, tramite appositi *audit* di terze parti, il pieno rispetto delle pertinenti condizionalità contrattuali previste anche in ambito ESG.

6.2.2 Appalti di lavoro

Con riferimento agli appalti di lavori, nel 2022, sono state contrattualizzate una serie di significative procedure di gara in termini di importo, in ordine alle quali meritano di essere segnalate quelle attinenti:

- i lavori di ristrutturazione e consolidamento sismico del Centro Aeroportuale di Ronchi del Legionari per un importo di circa 2 milioni;
- la manutenzione straordinaria delle infrastrutture e degli impianti di 14 siti radar di avvicinamento APP avente un valore massimo complessivo di circa 2,7 milioni.

Grafico 6 - Confronto gare 2021 - 2022: contrattualizzato gare 2021 vs contrattualizzato gare 2022 core business ed auto funzionamento



Fonte: Enav

Al fine di consentire una piena confrontabilità dei dati di contrattualizzato 2022 rispetto a quelli del precedente esercizio, è stato espunto, dal valore di contrattualizzato dell'annualità 2022, l'importo del contratto funzionale ad assicurare il servizio di connettività operativa durante il periodo di migrazione dall'attuale Rete E-NET alla nuova Rete E-NET 2, non avendo lo stesso un carattere di ordinaria ciclicità.

In tale contesto, preso a riferimento il valore complessivo dei contratti stipulati nel 2022, pari, come detto, a 167,3 milioni, si evidenzia, relativamente alle connesse tipologie di procedure svolte, che, è ulteriormente cresciuto il peso delle procedure di gara, che passano dal 49,8 per cento circa del 2021 a circa il 58,5 per cento del 2022, in coerenza con le costanti azioni, nell'ambito dell'attività negoziale aziendale, di apertura del mercato e di massima dinamica competitiva.

Il minor ricorso alla Centrale di Committenza CONSIP è giustificato dal fatto che i prodotti ed il *licensing*, di carattere c.d. standardizzato disponibile su CONSIP e sul MEPA, è già stato acquisito nella precedente annualità in una ottica pluriennale.

A livello di importi di contrattualizzazione, prosegue sostanzialmente inalterato il processo di valorizzazione del ruolo di "System Integrator" della controllata *Techno Sky* per Enav che, sull'annualità 2022, segna un contrattualizzato di circa l'8,6 per cento sul totale rispetto al 12 per cento circa del 2021 dove, si rammenta, il valore complessivo di contrattualizzato è risultato essere di euro 137,9 milioni. Segna un aumento, infine, anche l'attivazione delle opzioni contrattuali, che passa dal 4,1 per cento circa del 2021 al 7,2 per cento circa del 2022.

Va evidenziato che la maggior parte delle citate opzioni erano state già previste in sede di gara e che detta crescita è dovuta principalmente all'attivazione di una opzione, già prevista nella relativa gara a rilevanza comunitaria, per il rinnovo annuale del servizio sostitutivo di mensa reso a mezzo buoni pasto elettronici.

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 da circa il 18 per cento del 2021 al 17,2 per cento circa del 2022. Anche gli atti di variazione, in virtù di un efficientamento delle attività di pianificazione, si riducono dal 6,7 per cento circa del 2021 al 6,2 per cento circa del 2022.

6.3 L'operatività del processo di *procurement* vincolato

Enav, in quanto soggetto incluso nel Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica, è tenuta ad osservare una serie di obblighi, tra i quali il c.d. processo di "*procurement vincolato*" che le impone di comunicare, al Centro di Valutazione e Certificazione Nazionale, l'intenzione di acquisire beni, sistemi e servizi ICT da impiegare sui propri *asset* "strategici" ed appartenenti a determinate categorie di beni e servizi di cui al d.p.c.m. 15 giugno 2021.

Tale adempimento, operativo dal 30 giugno 2022, deriva dall'art. 3 comma 1 del d.p.r. n. 54 del 5 febbraio 2021 in cui si prevede che: *"i soggetti inclusi nel perimetro, prima dell'avvio delle procedure di affidamento ovvero, ove non siano previste, prima della conclusione dei contratti relativi alla fornitura di beni, sistemi e di servizi ICT di cui all'articolo 1, comma 6, lettera a), del decreto-legge, anche nel caso in cui tali procedure siano espletate attraverso le centrali di committenza, ne danno comunicazione al CVCN (Centro di Valutazione e Certificazione Nazionale) o ai CV (Centri di Valutazione)"*.

A sua volta l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale, a valle di una apposita *security analysis*, condotta dal CVCN, sugli elementi oggetto di acquisto, entro 60 giorni è tenuta a comunicare il proprio assenso all'avvio dell'approvvigionamento che, a seconda dei casi, può essere sottoposto ad una serie di condizionalità come l'esecuzione di un preventivo test sugli oggetti di fornitura offerti dal futuro appaltatore, il cui superamento permette al relativo contratto di appalto di dispiegare efficacia.

In tale contesto, nel dicembre 2022, è stata bandita la prima procedura di gara rientrante nell'ambito del *"procurement vincolato"*, avente ad oggetto l'acquisizione di *"Switch Allied-Telesis necessari al management della futura Rete E-NET2"*, sulla base dei requisiti e delle condizionalità prescritti da parte dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale dopo il predetto processo di *security analysis* sugli *switch* oggetto di approvvigionamento.

La tabella seguente riporta i dati in percentuale relativi al complesso dell'attività negoziale svolta nel pieno rispetto della precipua normativa, e del connesso *soft law*, applicabile ad Enav in relazione al processo di *procurement* aziendale strumentalmente connesso con la propria missione istituzionale.

Tabella 19 - Dati in percentuale relativi all'intera area negoziale

Anno 2021 (*)		Anno 2022 (*)	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
GARA - LOA**	49,78	GARA - LOA**	58,55
APPALTO IN HOUSE	12,00	APPALTO IN HOUSE	8,60
MARKET PLACE	0,50	MARKET PLACE	0,73
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	17,98	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	17,16
ATTIVAZIONE OPZIONE	4,13	ATTIVAZIONE OPZIONE	7,16
ATTO DI VARIAZIONE	6,66	ATTO DI VARIAZIONE	6,22
CONVENZIONE CONSIP	8,82	CONVENZIONE CONSIP	1,43
RATIFICA***	0,13	RATIFICA***	0,15
Totale complessivo	100	Totale complessivo	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.

Fonte: Enav

Tabella 20 - Confronto dati area negoziale annualità 2021 e 2022

Anno 2021 (*)			
TIPOLOGIA PROCEDURA	Totale contratti	Contrattualizzato nell'esercizio 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
Anno 2022 (*)			
TIPOLOGIA PROCEDURA	Totale contratti	Contrattualizzato nell'esercizio in esame in euro	% sul complessivo
GARA - LOA**	554	97.953.577,28	58,55
APPALTO IN HOUSE	75	14.394.082,55	8,60
MARKET PLACE	12	1.213.826,06	0,73
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	715	28.711.614,53	17,16
ATTIVAZIONE OPZIONE	17	11.985.280,47	7,16
ATTO DI VARIAZIONE	132	10.397.418,04	6,22
CONVENZIONE CONSIP	30	2.387.161,83	1,43
RATIFICA ***	15	251.922,39	0,15
Totale complessivo	1.550	167.294.883,15	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.

Fonte: Enav

7. CONTENZIOSO PENDENTE

7.1 Il contenzioso

Come per gli esercizi precedenti, anche nel 2022, la Società ha costituito specifici fondi per quei contenziosi il cui esito negativo viene ritenuto probabile e per il quale si possa ragionevolmente procedere alla quantificazione. Si evidenzia che nell'ambito della voce "fondi per rischi ed oneri", iscritti nello stato patrimoniale del bilancio 2022 di Enav S.p.A, la quota parte riferita ai contenziosi ammonta a euro 32.200.

7.1.1 Il contenzioso civile e amministrativo

Il contenzioso civile ed amministrativo nel 2022 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.

Circa le 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:

- (i) 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 e 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 Roma⁹, poi impugnata dinanzi alla Corte di Cassazione;

⁹ 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.

- (ii) nell'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, si segnala che il giudizio si è definito con sentenza del Tribunale di Verona del 12 dicembre 2023 con cui è stato revocato il decreto ingiuntivo opposto dal gestore per un difetto di istruttoria rilevato nella sentenza e per il quale la Società sta provvedendo ad impugnare la sentenza innanzi alla Corte di Appello;
- (iii) 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 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*;
- (iv) nel giudizio instaurato dalla società di gestione aeroportuale dello scalo di Fiumicino ADR S.p.A. contro Enav per ottenere il rimborso dei costi dal gestore asseritamente sostenuti per la gestione e manutenzione degli AVL (aiuti visivi luminosi) dell'aeroporto di Fiumicino, per l'importo di un *petitum* di ben 31 milioni oltre interessi, è stata emessa la favorevole ordinanza n. 31347 del 24 ottobre 2022 con cui la Suprema Corte di cassazione, ha definitivamente ritenuto infondate le avversarie doglianze;
- (v) 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*". I ricorsi sono stati notificati alla Società oltre che al Ministero dell'Economia e delle Finanze, al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ed all'ENAC. 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 Catania ha accolto *in parte qua* il ricorso del gestore catanese con riferimento al motivo relativo a vizio procedimentale.

Risulta tutt'ora pendente, in fase di deposito delle memorie conclusionali, 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 2022 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.

7.1.2. Procedimenti penali pendenti

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, il relativo procedimento penale nei confronti di un ex Amministratore delegato, e di un ex dirigente della Società imputati di corruzione ed altri reati, si è concluso, con sentenza n. 15508 del 22 dicembre 2017 di non doversi procedere per intervenuta prescrizione del reato. Tale sentenza è stata impugnata dagli imputati e si è ancora in attesa della fissazione dell'udienza.

In relazione alla illecita sottrazione di beni e materiali di Enav in deposito presso 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.

Per la medesima vicenda è stato avviato un ulteriore procedimento penale per reati, tra gli altri, di associazione per delinquere; in tale procedimento penale, 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 penale di Roma, pende attualmente in fase di appello, nell'ambito del quale si è svolta la prima udienza di comparizione.

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 penale di Roma con riconoscimento di una provvisionale in favore di Enav. Avverso tale sentenza è stato successivamente interposto appello da parte degli imputati, tuttora pendente.

Risultano concluse le indagini preliminari in merito al procedimento penale afferente ad 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* a società terza che, a sua volta, ha provveduto ad approvvigionare il materiale attenzionato rifornendosi da altra società.

All'esito delle indagini della Procura di Pisa, a seguito della richiesta di rinvio a giudizio del Procuratore incaricato, risulta essere stato notificato il decreto di fissazione di udienza preliminare nei confronti di soggetti terzi che vede *Techno Sky* individuata tra le persone offese da reato. Il procedimento in questione vede contestati agli imputati i reati di associazione per delinquere, reati relativi al traffico di rifiuti e di inquinamento ambientale, reati contro la pubblica amministrazione e reati di truffa in danno dei diversi soggetti coinvolti. Al fine di richiedere il risarcimento dei danni, *Techno Sky* si costituirà parte civile alla prima udienza preliminare.

8. RISULTATI DELLA GESTIONE ENAV

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 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 15 marzo 2023 e, ai sensi dell'art. 2364 del Codice civile, dall'Assemblea degli azionisti nella seduta del 28 aprile 2023.

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 2022 sono state validate dalla società di revisione in data 28 marzo 2023.

In materia di dividendi, in data 3 giugno 2022, in sede di Assemblea ordinaria degli azionisti convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 della Capogruppo, è stato deliberato di distribuire a titolo di dividendo agli azionisti un importo di 58,5 milioni, corrispondente a un dividendo di euro 0,1081 per ogni azione che è risultata in circolazione alla data di stacco della cedola fissata nel 24 ottobre 2022. In data 28 aprile 2023, in sede di Assemblea ordinaria degli azionisti convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 della Capogruppo, è stato deliberato di distribuire a titolo di dividendo agli azionisti l'importo di euro 106.436.490,62, pari ad un dividendo di euro 0,1967 per ogni azione in circolazione alla data di stacco della cedola, fissata nel 23 ottobre 2023.

8.1 Risultati patrimoniali, economici e finanziari di Enav S.p.A.

Circa i risultati di bilancio dell'esercizio 2022 si rileva che il patrimonio netto si attesta a 1.174,6 milioni con un incremento di 38,4 milioni, rispetto al 31 dicembre 2021 (1.136,1 milioni). L'esercizio chiude con un utile di 92,4 milioni, in incremento rispetto all'esercizio precedente (61,6 milioni) di 30,8 milioni. I ricavi complessivi passano da 825,7 milioni a 934,3 milioni, in aumento di 108,6 milioni rispetto al 2021 (+13,2 per cento), mentre i costi si attestano a 670,7

milioni (617 milioni nel 2021) e registrano un incremento di 53,7 milioni (+8,7 per cento) rispetto all'esercizio 2021. Le disponibilità liquide, ad inizio esercizio di 195,1 milioni, registrano una variazione di circa 51,6 milioni ed ammontano alla fine esercizio a 246,7 milioni.

8.2 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti i dati comparativi stato patrimoniale esercizio 2022 e 2021.

Tabella 21 -Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2021	2022	Variazioni ass.
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività Materiali	897.345.041	863.330.861	(34.014.180)
Attività Immateriali	64.097.750	71.673.385	7.575.635
Partecipazioni	188.247.822	186.411.372	(1.836.450)
Attività finanziarie non correnti	9.930.783	8.553.624	(1.377.159)
Attività per imposte anticipate	17.208.642	15.439.761	(1.768.881)
Crediti tributari non correnti	74.085	49.729	(24.356)
Crediti Commerciali non correnti	687.253.421	606.775.456	(80.477.965)
Altre attività non correnti	6.312.216	6.028.651	(283.565)
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	1.870.469.760	1.758.262.839	(112.206.921)
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	61.509.362	61.075.103	(434.259)
Crediti commerciali correnti	157.524.627	311.845.930	154.321.303
Crediti verso imprese del Gruppo	31.503.564	32.761.174	1.257.610
Attività finanziarie correnti	1.998.457	1.928.761	(69.696)
Crediti Tributarî	2.207.449	3.495.895	1.288.446
Altre attività correnti	48.755.849	31.295.201	(17.460.648)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	195.088.981	246.692.298	51.603.317
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	498.588.289	689.094.362	190.506.073
TOTALE ATTIVITA'	2.369.058.049	2.447.357.201	78.299.152
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	2021	2022	Variazioni ass.
PATRIMONIO NETTO			
Capitale sociale	541.744.385	541.744.385	0
Riserve	465.447.406	472.918.470	7.471.064
Utili/(perdite) portati a nuovo	67.410.148	67.516.833	106.685
Utile/(Perdita) di esercizio	61.588.435	92.400.896	30.812.461
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.136.190.374	1.174.580.584	38.390.210
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	3.601.072	1.456.200	(2.144.872)
TFR e altri benefici ai dipendenti	34.744.400	29.651.422	(5.092.978)
Passività per imposte differite	3.024.551	3.344.785	320.234
Passività finanziarie non correnti	412.513.013	165.791.984	(246.721.029)
Debiti commerciali non correnti	40.989.013	73.695.168	32.706.155
Altre passività non correnti	169.118.227	157.609.043	(11.509.184)
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	663.990.276	431.548.602	(232.441.674)
PASSIVITA' CORRENTI			
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	10.313.372	9.885.425	(427.947)
Debiti commerciali correnti	97.522.630	127.225.730	29.703.100
Debiti verso imprese del Gruppo	88.829.788	103.034.012	14.204.224
Debiti tributari e previdenziali	29.877.717	51.302.055	21.424.338
Passività finanziarie correnti	251.069.497	432.407.957	181.338.460
Altre passività correnti	91.264.395	117.372.836	26.108.441
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	568.877.399	841.228.015	272.350.616
TOTALE PASSIVITA'	1.232.867.675	1.272.776.617	39.908.942
TOT. PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	2.369.058.049	2.447.357.201	78.299.152

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2022 ammonta a 1.174,6 milioni con un incremento del 3,4 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Le attività registrano complessivamente un incremento del 3,3 per cento, correlato principalmente alle attività correnti che mostrano una variazione positiva di 190,5 milioni (+38,2 per cento), mentre per quanto riguarda le attività non correnti si rileva una variazione negativa di 112,2 milioni (-6 per cento).

Le attività materiali ammontano a 863,3 milioni e registrano nell'esercizio una variazione netta negativa di 34 milioni (-3,8 per cento), mentre le attività immateriali ammontano a 71,6 milioni e registrano un incremento netto di 7,6 milioni (+11,8 per cento).

Le attività finanziarie correnti e non correnti ammontano complessivamente a 10,4 milioni e registrano un decremento di 1,4 milioni.

Relativamente alla voce "altre attività correnti", che ammonta a 31,3 milioni si rileva una variazione negativa di 17,6 milioni rispetto al 2021, a seguito del decremento netto di 14,1 milioni registrato sulla voce "credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti e di 4,1 milioni sulla voce "credito verso enti vari per progetti finanziati", quale effetto tra i nuovi crediti emersi a valle della rendicontazione dei progetti finanziati in ambito *Connecting European Facility* (CEF) Call 2015 e per la quota di competenza dei progetti SESAR e gli incassi ottenuti nel corso dell'esercizio per i progetti finanziati CEF oggetto di rendicontazione nell'esercizio precedente e SESAR per complessivi 11,1 milioni.

I crediti commerciali correnti ammontano a 311,8 milioni (+98 per cento rispetto al 2021) e i crediti commerciali non correnti a 606,8 milioni (-11,7 per cento rispetto al 2021); questi ultimi, peraltro, sono esclusivamente relativi a crediti per *balance* e ricomprendono i *balance* positivi emersi nell'esercizio 2022 rilevati secondo il canonico meccanismo del rischio traffico in conformità al Regolamento UE 2019/317 del sistema di prestazioni e di tariffazione applicabile per la rotta e per le prime due fasce di tariffazione del terminale e sulla base del Piano di *performance* 2020-2024 che ha recepito gli obiettivi determinati dalla Commissione Europea con Decisione di Esecuzione 2021/891. In particolare, tali *balance* sono riferiti a: i) *balance* inflazione per complessivi 34,7 milioni di euro rilevati a seguito dell'incremento del tasso di inflazione che si è attestato per l'Italia nel 2022 a 8,7 per cento rispetto all'1,5 per cento inserito nel piano di *performance*; ii) il *balance* per rischio traffico della prima zona di tariffazione per 1,9 milioni, in quanto le unità di servizio determinate a consuntivo sono risultate inferiori rispetto a quanto

pianificato del -9,81 per cento; iii) il *balance* per il *bonus capacity* iscritto a seguito del raggiungimento dell'obiettivo *target* definito nel piano di *performance* che ha previsto un ritardo di 0,11 minuti per volo assistito riferito alla rotta e attestatosi a 0,07 minuti di ritardo per volo assistito.

I crediti tributari correnti ammontano a 3,5 milioni, in incremento di 1,3 milioni rispetto all'esercizio precedente (+58,4 per cento), principalmente per l'iscrizione del credito di imposta maturato in relazione alle spese sostenute per l'acquisto di prodotti energetici, in conformità a quanto previsto per il credito relativo al 3° trimestre 2022 dal decreto legge 9 agosto 2022, n. 115 convertito con modificazioni dalla legge 21 settembre 2022, n.142, per i mesi di ottobre e novembre 2022 dal decreto legge 23 settembre, n. 144 convertito con modificazioni dalla legge 17 novembre 2022, n. 175 e per il mese di dicembre 2022 dal decreto legge 18 novembre, n. 176 convertito con modificazioni dalla legge 13 gennaio 2023, n.6.176/2022.

I crediti tributari non correnti, invece, ammontano a 50 milioni (74 milioni nel 2021) e registrano un decremento del 32,9 per cento e accolgono il credito di imposta sui beni strumentali che verranno utilizzati in compensazione in quote costanti negli anni successivi.

I crediti verso imprese del Gruppo ammontano rispettivamente a 32,8 milioni (31,5 milioni al 31 dicembre 2021); detta voce registra un incremento netto complessivo di 1,3 milioni, rispetto al 2021, 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* riferiti a prestazioni rese centralmente da Enav.

I debiti verso imprese del Gruppo ammontano a 103 milioni (88,8 milioni nel 2021) e registrano un incremento di 14,2 milioni, che si riferisce principalmente ai rapporti intrattenuti con la controllata *Techno Sky*.

I debiti commerciali correnti ammontano a 127, 2 milioni e i debiti commerciali non correnti a 73, 7 milioni e registrano rispettivamente un incremento del 79,8 per cento e del 30,5 per cento rispetto all'esercizio precedente, principalmente connesso al debito per *balance*.

Le passività finanziarie non correnti, che ammontano a 165,8 milioni, registrano un decremento del 59,8 per cento, mentre per quanto concerne le passività finanziarie correnti si rileva un incremento del 72,2 per cento e passano da 251,1 milioni nel 2021 a 432,4 milioni nel 2022. Queste ultime ricomprendono 431,6 milioni di finanziamenti e di quote dei finanziamenti

a lungo termine da rimborsare nel 2023, comprensivi degli effetti connessi al costo ammortizzato. Si rileva dalla nota illustrativa che il prestito obbligazionario emesso il 4 agosto 2015 dalla Capogruppo per un valore nominale di 180 milioni, quotato presso il *Luxembourg Stock Exchange's Regulated Market*, della durata di sette anni è giunto a scadenza il 4 agosto 2022 ed è stato interamente rimborsato, con la quota comprensiva di interessi, per un importo pari a 183,5 milioni.

Al 31 dicembre 2022 Enav dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate per 285 milioni.

I fondi rischi ed oneri, che ammontano complessivamente a 11,3 milioni, registrano nell'esercizio in esame un decremento del 18,5 per cento.

Stato patrimoniale riclassificato

Tabella 22 - Dati patrimoniali e finanziari riclassificati

	2021	2022	2022 vs. 2021	
			Var. Ass.	Var. %
Attività materiali	895.666	861.975	(33.691)	-3,8
Attività per diritti d'uso	1.679	1.356	(323)	-19,2
Attività immateriali	64.098	71.673	7.575	11,8
Partecipazioni	188.248	186.411	(1.837)	-1,0
Crediti commerciali non correnti	687.253	606.775	(80.478)	-11,7
Altre attività e passività non correnti	(162.732)	(151.530)	11.202	-6,9
Capitale immobilizzato netto	1.674.212	1.576.660	(97.552)	-5,8
Rimanenze	61.509	61.075	(434)	-0,7
Crediti commerciali	157.525	311.846	154.321	98,0
Debiti commerciali	(97.523)	(127.226)	(29.703)	30,5
Altre attività e passività correnti	(127.506)	(204.157)	(76.651)	60,1
Capitale di esercizio netto	(5.995)	41.538	47.533	792,9
Capitale investito lordo	1.668.217	1.618.198	(50.019)	-3,0
Fondo benefici ai dipendenti	(34.744)	(29.651)	5.093	-14,7
Fondi per rischi e oneri	(13.914)	(11.341)	2.573	-18,5
Attività/(Passività) per imposte anticipate/differite	14.184	12.095	(2.089)	-14,7
Capitale investito netto	1.633.743	1.589.301	(44.442)	-2,7
Patrimonio netto	1.136.190	1.174.581	38.391	3,4
Indebitamento finanziario netto	497.553	414.720	(82.833)	-16,6
Copertura del capitale investito netto	1.633.743	1.589.301	(44.442)	-2,7

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

Il capitale Enav

Il Capitale investito netto si attesta a 1.589,3 milioni in decremento del -2,7 per cento, rispetto al 31 dicembre 2021, e risulta coperto per il 73,9 per cento dal patrimonio netto e per il 26,1 per

cento da mezzi di terzi.

Il Capitale immobilizzato netto pari a 1.576,7 milioni ha registrato un decremento netto di 97,5 milioni, rispetto il 31 dicembre 2021, per:

- (i) il decremento delle attività materiali per 33,7 milioni a seguito della rilevazione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio;
- (ii) la riduzione delle partecipazioni per 1,8 milioni quale conseguenza del riallineamento del valore di carico della partecipazione in *Enav North Atlantic*;
- (iii) la riduzione netta dei crediti commerciali non correnti per 80,5 milioni quale effetto derivante dalle nuove iscrizioni dei crediti per *balance* di competenza dell'esercizio 2022, al netto della componente finanziaria, più che compensate dalla riclassifica a breve termine dei *balance* che verranno inseriti in tariffa 2023.

Il capitale di esercizio netto si attesta a negativi 41,5 milioni in deciso miglioramento per 47,5 milioni, rispetto al 31 dicembre 2021, in cui si attestava a negativi 6 milioni.

Le principali variazioni hanno riguardato:

- (i) l'incremento dei crediti commerciali per 154,3 milioni, riferito per:
 - 21,5 milioni al maggior credito verso Eurocontrol per una maggiore fatturazione riferita ai mesi di volo di novembre e dicembre rispetto ai corrispondenti mesi dell'esercizio precedente;
 - 131,8 milioni alla riclassifica del credito per *balance* inerente alla prima quota dei *balance* iscritti nel *combined period* 2020-2021 riferiti alla perdita di traffico generata per effetto del Covid 19 , il cui recupero è stato previsto in cinque anni, ad eccezione della terza fascia di tariffazione che verrà recuperata in sette anni, a decorrere dalla tariffa 2023;
- (ii) l'incremento dei debiti commerciali per 29,7 milioni connesso all'iscrizione dei debiti per *balance* rilevati nell'esercizio 2022 e riferiti al rischio traffico risultato in restituzione ai vettori avendo generato a consuntivo maggior traffico aereo rispetto al pianifica;
- (iii) la variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto netto di maggior debito per 76,7 milioni dovuto:
 - ai maggiori debiti tributari associati al maggior carico fiscale;
 - ai contributi e ritenute IRPEF sul personale dipendente per il pagamento dell'inflazione riconosciuta per gli anni di *vacatio* contrattuale ed erogata nel mese di dicembre;

- dalle maggiori passività verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di competenza degli incassi di rotta e di terminale;
- e dal maggior debito verso le società controllate.

Fondo benefici ai dipendenti

Nella determinazione del capitale investito netto incide anche:

- il fondo benefici ai dipendenti per negativi 29,6 milioni, in decremento per le liquidazioni erogate e per l'utile attuariale emerso nell'esercizio;
- i fondi per rischi ed oneri per 11,3 milioni in decremento principalmente per la riclassifica nell'ambito dei debiti previdenziali della quota contributiva associata all'isopensione e riferita a tre dirigenti cessati a fine 2022, da pagare all'Inps in un'unica soluzione; le attività per imposte anticipate e passività per imposte differite per un importo netto di positivi 12,1 milioni.

Il Patrimonio netto si attesta a 1.174,6 milioni e registra un incremento netto di 38,4 milioni, rispetto al 31 dicembre 2021, principalmente per la rilevazione dell'utile dell'esercizio 2022 pari a 92,4 milioni e per la riduzione a seguito del pagamento del dividendo del 2021 pari a 58,5 milioni.

L'indebitamento finanziario netto presenta un saldo di 414,7 milioni in miglioramento di 82,8 milioni, rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2021.

Tabella 23 - Posizione finanziaria netta

(migliaia di euro)

	2021	2022	2022 vs. 2021	
			Var. Ass.	Var. %
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	195.089	246.692	51.603	26,5
Crediti finanziari correnti	1.998	1.929	(69)	-3,5
Indebitamento finanziario corrente	(250.325)	(431.651)	(181.326)	72,4
Indebitamento finanziario corrente per <i>lease</i> ex IFRS 16	(744)	(757)	(13)	1,7
Posizione finanziaria corrente netta	(53.982)	(183.787)	(129.805)	n.a.
Crediti finanziari non correnti	9.931	8.554	(1.377)	-13,9
Indebitamento finanziario non corrente	(411.428)	(165.094)	246.334	-59,9
Indebitamento finanziario non corrente per <i>lease</i> ex IFRS 16	(1.085)	(698)	387	-35,7
Debiti commerciali non correnti	(40.989)	(73.695)	(32.706)	79,8
Indebitamento finanziario non corrente	(443.571)	(230.933)	212.638	-47,9
Indebitamento finanziario netto	(497.553)	(414.720)	82.833	-16,6

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

Il minor indebitamento finanziario netto emerso al 31 dicembre 2022 è dovuto all'effetto della dinamica degli incassi e dei pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un

flusso di cassa positivo grazie alla ripresa delle attività del trasporto aereo che ha prodotto maggiori incassi dal *core business* di Enav.

Inoltre, nel corso del 2022 sono stati incassati i proventi dei progetti finanziati in ambito europeo e PON Trasporti, in parte compensati dal pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze per gli esercizi 2020 e 2021 per complessivi 31,5 milioni, il pagamento del debito verso l'Aeronautica Militare Italiana e ENAC per la quota degli incassi di rotta e di terminale di competenza pari a 19,1 milioni e il pagamento del dividendo per complessivi 58,4 milioni. L'Enav dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31.12.2022, pari a 285 milioni.

8.3 Il conto economico

Nelle tabelle che seguono sono esposti i dati del conto economico dell'esercizio 2022, predisposto classificando i costi operativi per natura, e i dati del 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 o meno successivamente riclassificate a conto economico, posti a raffronto con l'esercizio precedente.

Tabella 24 - Conto economico

	2021	2022	Variazioni assolute
RICAVI			
Ricavi da attività operativa*	477.787.034	894.972.762	417.185.728
<i>Balance**</i>	294.398.448	(14.817.486)	(309.215.934)
Altri ricavi operativi	53.539.793	54.168.239	628.446
TOTALE RICAVI	825.725.275	934.323.515	108.598.240
COSTI			
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(3.650.363)	(3.400.648)	249.715
Costi per servizi	(181.251.568)	(198.308.045)	(17.056.477)
Costo del personale	(437.114.014)	(474.688.266)	(37.574.252)
Costi per godimento beni di terzi	(937.330)	(900.827)	36.503
Altri costi operativi	(2.933.658)	(2.764.731)	168.927
Costi per lavori interni capitalizzati	8.854.051	9.321.185	467.134
TOTALE COSTI	(617.032.882)	(670.741.332)	(53.708.450)
Ammortamenti	(126.856.081)	(123.598.161)	3.257.920
(Svalutazioni)/Ripristini per riduzione di valore di crediti	(3.583.529)	(4.699.846)	(1.116.317)
(Svalutazioni)/Ripristini per partecipazioni	0	(1.836.450)	(1.836.450)
Accantonamenti	407.570	(132.968)	(540.538)
RISULTATO OPERATIVO	78.660.353	133.314.758	54.654.405
PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Proventi finanziari	11.178.135	9.728.529	(1.449.606)
Oneri finanziari	(6.667.118)	(9.936.209)	(3.269.091)
Utile (perdita) su cambi	332.372	42.600	(289.772)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	4.843.389	(165.080)	(5.008.469)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	83.503.742	133.149.678	49.645.936
Imposte dell'esercizio	(21.915.307)	(40.748.782)	(18.833.475)
Utile/(Perdita) dell'esercizio	61.588.435	92.400.896	30.812.461

*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*.

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

Tabella 25 - Altre componenti di Conto economico complessivo

	2021	2022	Variazioni assolute
Utile/(Perdita) dell'esercizio	61.588.435	92.400.896	30.812.461
<i>Componenti di conto economico complessivo che saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio:</i>			
- valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti finanziari derivati	211.216	15.968	(195.248)
- effetto fiscale della valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti finanziari derivati	(50.692)	(3.833)	46.859
Totale componenti di conto economico complessivo che saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio	160.524	12.135	(148.389)
<i>Componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio:</i>			
- utili/ (perdite) attuariali su benefici ai dipendenti	(563.831)	4.508.344	5.072.175
- effetto fiscale degli utili/ (perdite) attuariali su benefici ai dipendenti	135.319	(1.082.002)	(1.217.321)
Totale componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio	(428.512)	3.426.342	3.854.854
Totale Utile (Perdita) di Conto Economico Complessivo	61.320.447	95.839.373	34.518.926

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

L'esercizio 2022 di Enav chiude con un utile di 92,4 milioni e con un incremento del 50 per cento, rispetto all'esercizio precedente del 2021, in cui si attestava a 61,6 milioni.

Su tale risultato positivo hanno inciso i ricavi, passati da 825,7 milioni a 934,3 milioni, in aumento di 108,6 milioni rispetto al 2021 (+13,2 per cento), mentre i costi emersi nell'esercizio registrano un incremento di 53,7 milioni: i costi del personale aumentano dell'8,6 per cento.

8.3.1. Ricavi 2022

I ricavi da attività operativa del 2022 si attestano a 894,9 milioni in incremento dell'87,3 per cento, rispetto al 2021, per i maggiori ricavi da *core business* registrati nell'esercizio 2022 in cui vi è una forte ripresa delle attività del traffico aereo rispetto al 2021.

Ricavi di rotta commerciale

I ricavi di rotta commerciali nel 2022 si attestano a 648,2 milioni raddoppiati rispetto all'esercizio 2021:

- sia per le maggiori unità di servizio gestite nel 2022 che si attestano a +66,9 per cento rispetto al consuntivo 2021;
- che per la maggiore tariffa applicata che si incrementa del +20,33 per cento (euro 75,42) e del +16,67 per cento se si considera la sola tariffa al netto del *balance*.

Ricavi del terminale commerciale

I ricavi del terminale commerciale nel 2022 ammontano a 220,5 milioni in incremento del 61,7 per cento, rispetto al 2021, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attesta a +64,5 per cento e per l'incremento tariffario applicato nelle prime due fasce di tariffazione:

- la prima zona di tariffazione, rappresentata dall'aeroporto di Roma Fiumicino, nel 2022 registra un incremento del traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +100,3 per cento con un incremento tariffario del +10,98 per cento, rispetto al 2021, attestandosi a euro 182,61;
- la seconda zona di tariffazione, rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, registra nel 2022 un incremento del traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +61,8 per cento rispetto al 2021 e una maggiore tariffa applicata del +33,59 per cento attestandosi a euro 214,89;
- la terza zona di tariffazione, che comprende n. 40 aeroporti a medio e basso traffico, nel 2022 registra un maggior traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +56 per cento, rispetto al 2021 e rileva una riduzione nella tariffa applicata del -15,46 per cento attestandosi a euro 334,24.

Ricavi per i voli esenti di rotta e di terminale

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, nel 2022 si attestano a 12,5 milioni in incremento del +13,7 per cento, rispetto al 2021, per le maggiori unità di servizio di rotta e di terminale gestite nell'esercizio.

Ricavi da mercato non regolamentato

I ricavi da mercato non regolamentato nel 2022 si attestano a 13,8 milioni in incremento di 7,4 milioni, rispetto al 2021 principalmente per i ricavi generati dalla commessa a favore della *Qatar Civil Aviation Authority* ai fini della gestione del traffico aereo connesso alla *FIFA World Cup 2022*.

8.3.1.1 Risultati di *balance*

La componente rettificativa per *balance*, parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide negativamente per 14,8 milioni e riguarda principalmente il *balance* per rischio traffico di

importo pari a 54,5 milioni in restituzione ai vettori, avendo generato a consuntivo delle unità di servizio maggiori rispetto a quanto pianificato nel piano di *performance* sia per la rotta che per la seconda fascia di tariffazione, ed un *balance* negativo anche per la terza fascia di tariffazione pari a 4,9 milioni determinato secondo il meccanismo del *cost recovery*.

Tali effetti sono stati in parte calmierati dall'iscrizione del *balance* positivo sull'inflazione per complessivi 34,7 milioni derivante dal diverso tasso inflattivo risultato a fine 2022 pubblicato da Eurostat pari a +8,7 per cento, rispetto all'1,8 per cento inserito nel piano di *performance*.

Enav ha proceduto all'iscrizione del *balance* per il *bonus capacity*, grazie al raggiungimento dell'obiettivo di piano che per la rotta prevedeva un target di 0,11 minuti per volo assistito chiuso a 0,07 minuti di ritardo per volo assistito.

Nell'esercizio 2022 i *balance* sono stati determinati secondo il normale meccanismo previsto dal Regolamento UE n. 317 del 2019, considerando il Piano di *Performance* e i target di efficienza dichiarati nella Decisione 2021/891 della Commissione Europea e resi definitivi con la Decisione di esecuzione 2022/773 del 13 aprile 2022.

La forte variazione emersa rispetto ai dati del 2021 è imputabile alla diversa determinazione di calcolo del *balance* che per l'esercizio precedente ha seguito la regolamentazione prevista dalla Commissione europea per il *combined period* 2020-2021, come disciplinata nell'ambito del Regolamento UE n. 1627 del 2020, emesso a seguito dell'emergenza sanitaria, derogando in parte al Regolamento UE n. 317 del 2019.

8.3.2 Costi operativi

I costi operativi ammontano a complessivi 670,7 milioni e registrano un incremento dell'8,7 per cento, rispetto all'esercizio precedente del 2021, riferito sia ai costi per servizi (+9,4 per cento), sia al costo del personale (+8,6 per cento) che agli altri costi operativi (+5,8 per cento).

Con riferimento ai costi per servizi, che ammontano a 198,3 milioni, l'aumento è riferibile in particolare all'incremento dei costi per utenze principalmente connesso al maggior costo dell'energia su tutto il territorio nazionale, all'incremento dei costi per le trasferte del personale dipendente a seguito del maggior numero di spostamenti e all'incremento delle prestazioni professionali per le attività di assistenza per le varie attività di Enav, compresi i supporti in ambito informatico.

Con riferimento al costo del personale che ammonta a 474,7 milioni, si rileva un incremento:

- sia della retribuzione fissa a seguito dell'accordo siglato con le Organizzazioni sindacali che ha riconosciuto al personale dipendente l'incremento inflattivo per il periodo di *vacatio* contrattuale del triennio 2020-2022;
- che un maggior valore associato alla parte variabile della retribuzione per la ripresa delle attività nel settore del trasporto aereo che ha determinato un aumento degli straordinari dei Controllori del traffico aereo, oltre al premio di risultato legato alle maggiori unità di servizio gestite nel 2022 e alla *summer season* riferita agli importi riconosciuti per la maggiore concentrazione di attività nel periodo estivo.

8.3.3 Proventi ed oneri finanziari

I proventi ed oneri finanziari presentano un valore negativo di 165 mgl, in decremento di 5 milioni, rispetto all'esercizio precedente, in cui emergeva un saldo positivo pari a 4,8 milioni per gli interessi attivi incassati contestualmente al rimborso del credito tributario riferito ad anni precedenti.

8.3.4 Imposte di esercizio

Le imposte dell'esercizio si attestano a 40,7 milioni in incremento di 18,8 milioni, rispetto all'esercizio precedente, per la maggiore base imponibile fiscale ed un tax rate per l'imposta IRES pari al 25,1 per cento in leggero incremento rispetto all'aliquota teorica per l'impatto derivante dal *reversal* delle imposte anticipate.

Il Conto economico riclassificato

Enav S.p.A. chiude l'esercizio 2022 con un utile di 92,4 milioni e con un incremento del 50 per cento, rispetto all'esercizio precedente del 2021, in cui si attestava a 61,6 milioni.

I risultati di esercizio sono evidenziati nella seguente tabella afferente al conto economico riclassificato.

Tabella 26 - Conto economico riclassificato

(migliaia di euro)

	2021	2022	2022 vs. 2021	
			Var. Ass.	Var. %
Ricavi da attività operativa	477.787	894.973	417.186	87,3
<i>Balance</i>	294.398	(14.817)	(309.215)	-105,0
Altri ricavi operativi	45.014	45.710	696	1,5
Totale ricavi	817.199	925.866	108.667	13,3
Costi del personale	(437.114)	(474.688)	(37.574)	8,6
Costi per lavori interni capitalizzati	8.854	9.321	467	5,3
Altri costi operativi	(188.773)	(205.375)	(16.602)	8,8
Totale costi operativi	(617.033)	(670.742)	(53.709)	8,7
EBITDA	200.166	255.124	54.958	27,5
EBITDA margin	24,5%	27,6%	3,1%	
Ammortamento netto contribuiti su investimenti	(118.330)	(115.140)	3.190	-2,7
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore accantonamento	(3.176)	(6.669)	(3.493)	110,0
EBIT	78.660	133.315	54.655	69,5
EBIT margin	9,6%	14,4%	4,8%	
Proventi (oneri) finanziari	4.843	(165)	(5.008)	-103,4
Risultato prima delle imposte	83.503	133.150	49.647	59,5
Imposte dell'esercizio	(21.915)	(40.749)	(18.834)	85,9
Utile/(Perdita) dell'esercizio	61.588	92.401	30.813	50,0

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

I ricavi da attività operativa del 2022 si attestano a 894,9 milioni in incremento dell'87,3 per cento, rispetto al 2021, per i maggiori ricavi da *core business* registrati nell'esercizio 2022 in cui vi è una forte ripresa delle attività del traffico aereo rispetto al 2021.

I costi operativi ammontano a complessivi 670,7 milioni e registrano un incremento dell'8,7 per cento, rispetto all'esercizio precedente del 2021, riferito sia al costo del personale (+8,6 per cento) che agli altri costi operativi (+8,8 per cento).

A livello di organico, Enav chiude l'esercizio 2022 con un organico effettivo di 3.306 unità, in aumento di 11 unità rispetto al 2021 e un organico medio di 3.372 unità (in riduzione di 3 unità rispetto al 2021).

Gli altri costi operativi ammontano a 205,4 milioni e mostrano un incremento generalizzato su varie voci di costo, tra cui si evidenzia quello riferito alle utenze per il maggior costo dell'energia e delle trasferte del personale per la ripresa degli spostamenti anche legati allo sviluppo delle commesse estere.

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'EBITDA generando un incremento del 27,5 per cento, rispetto al 2021, attestandosi a 255,1 milioni.

L'EBIT registra un valore pari a 133,3 milioni in incremento del 69,5 per cento, rispetto all'esercizio precedente, sebbene sia stato impattato dalle maggiori svalutazioni dei crediti che congiuntamente all'accantonamento dei fondi rischi determinano un valore negativo pari a 4,8 milioni, quale riflesso dell'analisi di recuperabilità del valore di carico della partecipazione dalla stessa detenuta in *Aireon*.

8.4 Il rendiconto finanziario

La tabella che segue illustra i flussi finanziari in esame, posti a confronto con l'esercizio precedente.

Tabella 27 - Rendiconto finanziario
(valori in migliaia di euro)

	2021	2022
A- DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO ESER.	292.870	195.089
- Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio		
Risultato d'esercizio	61.588	92.401
Ammortamenti	126.856	123.598
Variazione netta delle passività per benefici ai dipendenti	(1.741)	(585)
Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di attività materiali ed immateriali	44	48
Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	11.054	133
Variazione non monetaria	0	1.837
Accantonamento per piani di <i>stock grant</i>	962	1.057
Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	(1.228)	1.003
- Decremento/(Incremento) Rimanenze	630	585
Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti e non correnti	(337.829)	(74.593)
Decremento/(Incremento) Crediti tributari e debiti tributari e previdenziali	43.071	18.345
Variazione delle Altre attività e passività correnti	(41.020)	43.608
Variazione dei crediti e debiti verso imprese del gruppo	16.666	12.947
Variazione delle Altre attività e passività non correnti	(836)	(11.225)
Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	(32.443)	34.932
B- TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' D'ESERCIZIO	(154.226)	244.091
di cui Imposte pagate	(5.269)	(33.984)
di cui Interessi pagati	(4.093)	(5.988)
Flusso di cassa netto generato/ (assorbito) dalle attività di investimento		
Investimenti in attività materiali	(72.942)	(80.856)
Investimenti in attività immateriali	(12.279)	(16.509)
Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimenti	25.298	27.477
Decremento/(Incremento) crediti commerciali per investimenti	750	750
(Investimenti)/Disinvestimenti in partecipazioni	729	0
Incresmento/(Decresmento) debiti commerc.li per invest.ti in partecipazioni	(714)	(1.027)
C- TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	(59.158)	(70.165)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito)dalle attività di finanziamento		
Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	180.000	180.000
- (Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	(63.665)	(66.206)
- Variazione netta delle passività finanziarie a breve e lungo termine	(259)	831
- Emissione/(Rimborso) prestito obbligazionario	0	(180.000)
(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti e non	(473)	1.462
Distribuzione di dividendi	0	(58.410)
D- TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO	115.603	(122.323)
E- Flusso di cassa complessivo (B+C+D)	(97.781)	51.603
F- DISPONIB.TA' LIQUIDE ED EQUIVAL.TI ALLA FINE ESER. (A+E)	195.089	246.692
<i>Free cash flow</i>	(213.384)	173.926

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

8.4.1 Il flusso di cassa generato dalle attività nel 2022

Il Flusso di cassa generato dalle attività di esercizio al 31 dicembre 2022 ammonta a 244,1 milioni in netto miglioramento rispetto al valore registrato nel 2021 che ammontava a negativi 154,2 milioni.

Tale flusso è stato determinato dai seguenti fattori:

- (i) l'incremento dei crediti commerciali correnti e non correnti per complessivi 74,6 milioni riferito principalmente al maggior fatturato verso Eurocontrol e per l'iscrizione dei crediti per *balance* positivi di competenza dell'esercizio. Rispetto all'esercizio precedente si osserva un minore incremento dei crediti per *balance* che nel 2021 recepivano la perdita di traffico a seguito dell'emergenza sanitaria
- (ii) l'incremento dei debiti tributari per la maggiore fiscalità corrente associata all'aumentata base imponibile del 2022 laddove invece nel 2021 si era realizzato un decremento dei crediti tributari per l'incasso del credito per la maggiore imposta IRES pagata negli esercizi precedenti;
- (iii) la variazione netta in aumento delle altre attività e passività correnti imputabile sia al decremento netto delle altre attività correnti per l'incasso dei progetti finanziati in ambito PON Trasporti e CEF che alle maggiori passività correnti rappresentate dai debiti verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di incassi di rotta e di terminale di loro competenza emersi nell'esercizio, al netto del pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze presente nel saldo 2021;
- (iv) la variazione dei debiti commerciali correnti e non correnti che registrano un incremento di 34,9 milioni riferito principalmente all'iscrizione dei debiti per *balance* di competenza del 2022 laddove nell'esercizio 2021 la componente *balance* incideva in misura inferiore e si evidenziavano maggiori pagamenti ai fornitori al fine di recuperare la dilazione attuata nel periodo di emergenza sanitaria;
- (v) il maggior risultato dell'esercizio per 30,8 milioni rispetto al 2021.

8.4.2 Il flusso di cassa da attività di investimento nel 2022

Il Flusso di cassa da attività di investimento al 31 dicembre 2022 ha assorbito liquidità per 70,2 milioni in misura maggiore per 11 milioni, rispetto al 2021.

Tale variazione è associata ai maggiori pagamenti effettuati verso i fornitori per progetti di investimento, variazione confermata anche dai maggiore capex che si sono attestati a 97,4 milioni, in incremento di 12,2 milioni rispetto al 2021.

Il flusso di cassa da attività di finanziamento ha assorbito liquidità per complessivi 122,3 milioni mentre nel 2021 si evidenziava una generazione di liquidità per 115,6 milioni per la sottoscrizione dei finanziamenti nella forma di *Term Loan* per complessivi 180 milioni.

8.4.3 Sottoscrizione di bond nel 2022

Nel 2022 si è proceduto alla sottoscrizione con un pool di banche di un *Term Loan* di 180 milioni, della durata di 12 mesi, con finalità di *refinancing* a copertura del *private placement* scaduto e rimborsato il 4 agosto 2022. Si è inoltre proceduto al rimborso delle rate trimestrali e semestrali dei finanziamenti in essere e al pagamento del dividendo del 2021 avvenuto nel mese di ottobre, a valle degli incassi derivanti dalla *summer season*, in conformità alla delibera assembleare del 3 giugno 2022, effetto non presente nel medesimo flusso 2021.

8.4.4 Free cash flow

Il *free cash flow* si attesta a positivi 173,9 milioni, in deciso miglioramento rispetto al 2021 in cui si attestava a negativi 213,4 milioni, a seguito della liquidità generata dal flusso di cassa dell'attività di esercizio che ha ampiamento coperto l'assorbimento del flusso di cassa da attività di investimento, in controtendenza rispetto alla dinamica dell'esercizio precedente.

9. IL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO ENAV

Il bilancio consolidato del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 comprende i bilanci di Enav S.p.A. e delle sue controllate ed è stato approvato dal Consiglio di amministrazione il 15 marzo 2023. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 è stato redatto in conformità ai principi contabili internazionali *International Accounting Standards* (IAS) e agli *International Financial Reporting Standard* (IFRS) emanati dall'*International Accounting Standard Board* (IASB) adottati dall'Unione Europea con il Regolamento europeo n. 1606/2002 nonché ai sensi del d.lgs 28 febbraio 2005, n. 38.

L'area di consolidamento al 31 dicembre 2022 non ha subito variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Le società incluse nell'area di consolidamento sono riportate nella seguente tabella con evidenza dei valori del capitale sociale al 31 dicembre 2022 espressi in migliaia di euro e la percentuale di partecipazione.

Tabella 28 - 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 2022 Enav

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

Tabella 29 - Stato patrimoniale consolidato del Gruppo Enav

ATTIVITA'	2021	2022	2022 vs. 2021	
			Var. Ass.	Var. %
ATTIVITA' NON CORRENTI				
Attività Materiali	884.715.291	851.692.420	(33.022.871)	-3,7
Attività Immateriali	176.192.810	180.417.452	4.224.642	2,4
Partecipazioni	47.253.016	36.309.550	(10.943.466)	-23,2
Attività finanziarie non correnti	426.874	344.319	(82.555)	-19,3
Attività per imposte anticipate	33.246.034	36.320.924	3.074.890	9,2
Crediti tributari non correnti	715.754	59.712	(656.042)	-91,7
Crediti Commerciali non correnti	687.253.421	606.775.456	(80.477.965)	-11,7
Altre attività non correnti	6.362.903	6.077.387	(285.516)	-4,5
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	1.836.166.103	1.717.997.220	(118.168.883)	-6,4
ATTIVITA' CORRENTI				
Rimanenze	61.518.741	61.082.490	(436.251)	-0,7
Crediti commerciali correnti	177.161.512	333.567.855	156.406.343	88,3
Attività finanziarie correnti	70.238	168.761	98.523	140,3
Crediti Tributari	5.564.549	5.877.327	312.778	5,6
Altre attività correnti	50.323.565	32.562.187	(17.761.378)	-35,3
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	225.309.927	267.731.584	42.421.657	18,8
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	519.948.532	700.990.204	181.041.672	34,8
TOTALE ATTIVITA'	2.356.114.635	2.418.987.424	62.872.789	2,7
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	2021	2022	Variazioni ass.	Var. %
PATRIMONIO NETTO				
Capitale sociale	541.744.385	541.744.385	0	0
Riserve	469.279.232	470.077.409	798.177	0,2
Utili/(perdite) portati a nuovo	71.838.340	88.728.283	16.889.943	23,5
Utile/(Perdita) di esercizio	78.371.693	105.004.115	26.632.422	34,0
TOTALE PATRIMONIO NETTO di GRUPPO	1.161.233.650	1.205.554.192	44.320.542	3,8
Capitale e Riserve di terzi	2.188.502	1.847.184	(341.318)	-15,6
Utile/(Perdita) di terzi	(341.318)	(507.190)	(165.872)	48,6
TOTALE PATRIMONIO NETTO di TERZI	1.847.184	1.339.994	(507.190)	-27,5
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.163.080.834	1.206.894.186	43.813.352	3,8
PASSIVITA' NON CORRENTI				
Fondi rischi e oneri	3.601.072	1.456.200	(2.144.872)	-59,6
TFR e altri benefici ai dipendenti	47.895.752	40.869.231	(7.026.521)	-14,7
Passività per imposte differite	6.188.240	5.789.746	-398.494	-6,4
Passività finanziarie non correnti	415.199.419	167.663.966	(247.535.453)	-59,6
Debiti commerciali non correnti	41.561.039	74.424.661	32.863.622	79,1
Altre passività non correnti	169.143.537	157.637.417	(11.506.120)	-6,8
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	683.589.059	447.841.221	(235.747.838)	-34,5
PASSIVITA' CORRENTI				
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	10.313.372	9.986.574	(326.798)	-3,2
Debiti commerciali correnti	116.424.813	140.096.489	23.671.676	20,3
Debiti tributari e previdenziali	32.890.186	56.824.683	23.934.497	72,8
Passività finanziarie correnti	252.231.730	433.660.816	181.429.086	71,9
Altre passività correnti	97.584.641	123.683.455	26.098.814	26,7
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	509.444.742	764.252.017	254.807.275	50
TOTALE PASSIVITA'	1.193.033.801	1.212.093.238	19.059.437	1,6
TOT. PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	2.356.114.635	2.418.987.424	62.872.789	2,7

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

Tabella 30 - Conto economico consolidato del Gruppo Enav

ATTIVITA'	2021	2022	2022 vs. 2021	
			Var. Ass.	Var. %
RICAVI				
Ricavi da attività operativa	504.307.407	921.032.498	416.725.091	82,6
<i>Balance</i>	294.398.448	(14.817.486)	(309.215.934)	-105
<i>Totale ricavi da contratti con i clienti</i>	798.705.855	906.215.012	107.509.157	13,5
Altri ricavi operativi	46.406.561	46.565.236	158.675	0,3
TOTALE RICAVI	845.112.416	952.780.248	107.667.832	12,7
COSTI				
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(9.733.785)	(8.008.934)	1.724.851	-17,7
Costi per servizi	(127.265.215)	(142.923.085)	(15.657.870)	12,3
Costo del personale	(499.240.954)	(543.978.743)	(44.737.789)	9
Costi per godimento beni di terzi	(1.786.555)	(1.641.289)	145.266	-8,1
Altri costi operativi	(3.618.301)	(3.139.169)	479.132	-13,2
Costi per lavori interni capitalizzati	27.441.610	27.568.655	127.045	0,5
TOTALE COSTI	(614.203.200)	(672.122.565)	(57.919.365)	9,4
Ammortamenti	(129.257.108)	(126.357.888)	2.899.220	-2,2
(Svalutazioni)/Ripristini per riduzione di valore di crediti	(3.920.795)	(5.733.097)	(1.812.302)	46,2
(Svalutazioni)/Ripristini per attività materiali e immateriali	0	0	0	0
Accantonamenti	554.570	(234.117)	(788.687)	-142,2
RISULTATO OPERATIVO	98.285.883	148.332.581	50.046.698	50,9
PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
Proventi finanziari	10.869.309	9.619.863	(1.249.446)	-11,5
Oneri finanziari	(6.791.005)	(10.243.377)	(3.452.372)	50,8
Utile (perdita) su cambi	421.377	72.878	(348.499)	-82,7
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	4.499.681	(550.636)	(5.050.317)	-112,2
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	102.785.564	147.781.945	44.996.381	43,8
Imposte dell'esercizio	(24.755.189)	(43.285.020)	(18.529.831)	74,9
Utile/(Perdita) dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	78.030.375	104.496.925	26.466.550	33,9
<i>quota di interessenza del Gruppo</i>	78.371.693	105.004.115	26.632.422	34
<i>quota di interessenza di Terzi</i>	(341.318)	(507.190)	(165.872)	48,6
Utile/(Perdita) base per azione	0,14	0,19	0,05	35,7
Utile diluito per azione	0,14	0,19	0,05	35,7

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

Tabella 31 -Rendiconto finanziario consolidato del Gruppo Enav

(migliaia di euro)

	2021	2022
A - DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO	317.419	225.310
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio		
Risultato d'esercizio	78.030	104.497
Ammortamenti	129.257	126.358
Variazione netta della passività per benefici ai dipendenti	(3.173)	(1.468)
Variazione derivante da effetto cambio	(49)	(194)
Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di attività materiali ed immateriali	42	50
Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	10.903	234
Accantonamento per piani di <i>stock grant</i>	962	1.057
Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	(4.434)	(1.348)
Decremento/(Incremento) Rimanenze	630	587
Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti e non correnti	(342.610)	(76.678)
Decremento/(Incremento) Crediti tributari e debiti tributari e previdenziali	39.102	22.465
Variazione delle Altre attività e passività correnti	(38.842)	43.901
Variazione delle Altre attività e passività non correnti	(859)	(11.222)
Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	(26.107)	28.658
B - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' D'ESERCIZIO	(157.148)	236.897
di cui Imposte pagate	(15.253)	(39.568)
di cui Interessi pagati	(4.228)	(6.056)
Flusso di cassa netto generato/ (assorbito) dalle attività di investimento		
Investimenti in attività materiali	(71.502)	(79.756)
Investimenti in attività immateriali	(14.129)	(18.009)
Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimenti	25.708	27.877
Decremento/(Incremento) crediti commerciali per investimenti	750	750
Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimenti in partecipazioni	(714)	(1.027)
C - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	(59.887)	(70.165)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito)dalle attività di finanziamento		
Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	180.000	180.000
(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	(63.665)	(66.206)
Variazione netta delle passività finanziarie	(1.512)	106
Emissione/(Rimborso) prestito obbligazionario	0	(180.000)
(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti e non	9.854	0
Distribuzione di dividendi	0	(58.410)
D - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO	124.677	(124.510)
E - Flusso di cassa complessivo (B+C+D)	(92.358)	42.222
F - Differenze cambio su disponibilità liquide	249	200
G - DISPONIBILITA' LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (A+E+F)	225.310	267.732

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

9.1 Consolidato riclassificato esercizio 2022

Tabella 32 – Dati patrimoniali e finanziari riclassificati consolidati

(migliaia di euro)

	2021	2022	2022 vs. 2021	
			Var. Ass.	Var. %
Attività materiali	879.281	847.440	(31.841)	-3,6
Attività per diritti d'uso	5.434	4.252	(1.182)	-21,8
Attività immateriali	176.193	180.418	4.225	2,4
Partecipazioni in altre imprese	47.253	36.310	(10.943)	-23,2
Crediti commerciali non correnti	687.253	606.775	(80.478)	-11,7
Altre attività e passività non correnti	(161.721)	(151.156)	10.565	-6,5
Capitale immobilizzato netto	1.633.693	1.524.039	(109.654)	-6,7
Rimanenze	61.519	61.082	(437)	-0,7
Crediti commerciali	177.161	333.568	156.407	88,3
Debiti commerciali	(116.425)	(140.096)	(23.671)	20,3
Altre attività e passività correnti	(74.585)	(142.070)	(67.485)	90,5
Capitale di esercizio netto	47.670	112.484	64.814	136,0
Capitale investito lordo	1.681.363	1.636.523	(44.840)	-2,7
Fondo benefici ai dipendenti	(47.896)	(40.869)	7.027	-14,7
Fondi per rischi e oneri	(13.914)	(11.443)	2.471	-17,8
Attività/(Passività) per imposte anticipate/differite	27.057	30.531	3.474	12,8
Capitale investito netto	1.646.610	1.614.742	(31.868)	-1,9
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	1.161.234	1.205.554	44.320	3,8
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	1.847	1.340	(507)	-27,4
Patrimonio Netto	1.163.081	1.206.894	43.813	3,8
Indebitamento finanziario netto	483.529	407.848	(75.681)	-15,7
Copertura del capitale investito netto	1.646.610	1.614.742	(31.868)	-1,9

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2022 si attesta a 1.614,7 milioni in riduzione di 31,9 milioni, rispetto al 31 dicembre 2021, e risulta coperto per il 74,7 per cento dal Patrimonio Netto Consolidato e per il 25,3 per cento da mezzi di terzi.

Il Capitale immobilizzato netto del Gruppo Enav si attesta a 1.524 milioni, in decremento netto di 109,7 milioni, rispetto al 31 dicembre 2021, principalmente per:

- i. il decremento delle attività materiali per 31,8 milioni in funzione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio;
- ii. il minor valore delle partecipazioni in altre imprese per 10,9 milioni dovuto all'adeguamento del valore della partecipazione al *fair value* in Aireon in diminuzione di 13,9 milioni (14,8 milioni di dollari) e alla variazione del tasso di cambio dollaro/euro;

- iii. la riduzione netta dei crediti commerciali non correnti per 80,5 milioni quale effetto derivante dalle nuove iscrizioni dei crediti per *balance* di competenza dell'esercizio 2022, al netto della componente finanziaria, più che compensate dall'imputazione nei crediti commerciali correnti dei *balance* inseriti in tariffa 2023.

Il Capitale di esercizio netto

Il Capitale di esercizio netto si attesta a positivi 112,5 milioni in incremento di 64,8 milioni, rispetto al 31 dicembre 2021. Le principali variazioni hanno riguardato:

- l'incremento dei crediti commerciali per 156,4 milioni, riferito per 21,5 milioni al maggior credito verso eurocontrol per una maggiore fatturazione riferita ai mesi di volato di novembre e dicembre rispetto ai corrispondenti mesi dell'esercizio precedente e per 131,8 milioni al credito per *balance* inerente la prima quota dei *balance* iscritti nel *combined period* 2020/2021 riferiti alla perdita di traffico generata a seguito dell'emergenza sanitaria, il cui recupero è stato previsto in cinque anni, ad eccezione della terza fascia di tariffazione che verrà recuperata in sette anni, a decorrere dalla tariffa 2023;
- l'incremento dei debiti commerciali per 23,7 milioni connesso principalmente all'iscrizione dei debiti per *balance* rilevati nell'esercizio 2022 e riferiti in particolar modo al rischio traffico risultato in restituzione ai vettori avendo generato a consuntivo maggior traffico aereo rispetto al pianificato;
- la variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto netto di maggior debito per 67,5 milioni dovuto ai maggiori debiti tributari associati al maggior carico fiscale, ai contributi e ritenute IRPEF sul personale dipendente per il pagamento dell'inflazione riconosciuta per gli anni di *vacatio* contrattuale ed erogata nel mese di dicembre e dalle maggiori passività verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di competenza degli incassi di rotta e di terminale. Tali effetti sono stati parzialmente compensati dal pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze riferito al 2020 per complessivi 16,2 milioni e dall'incasso dei progetti finanziati in ambito PON Trasporti e *Connecting European Facility*.

Nella determinazione del capitale investito netto incide anche il Fondo benefici ai dipendenti per negativi 40,9 milioni, in decremento di 7 milioni per le liquidazioni erogate al personale dipendente e per l'utile attuariale rilevato al 31 dicembre 2022, i fondi per rischi ed oneri per

11,4 milioni, in riduzione per 2,5 milioni principalmente per la riclassifica di 1,8 milioni della quota iscritta al 31 dicembre 2021 nel fondo oneri del personale per l'isopensione data la cessazione del rapporto di lavoro per tre dirigenti, le attività per le imposte anticipate e le passività per imposte differite per un importo netto di positivi 30,5 milioni, in incremento rispetto al 31 dicembre 2021 per la fiscalità anticipata iscritta 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

Il patrimonio netto complessivo si attesta a 1.206,9 milioni e registra un incremento netto di 43,8 milioni, rispetto al 31 dicembre 2021. Tale variazione si riferisce all'utile consolidato 2022 pari a 104,5 milioni, all'effetto positivo derivante dalla riserva di conversione in euro dei bilanci delle società controllate estere per 3,5 milioni e all'utile attuariale registrato sulla riserva per benefici ai dipendenti che, al netto dell'effetto fiscale, ammonta a 4,2 milioni.

Tali effetti positivi sono stati parzialmente compensati dalla riserva negativa iscritta per l'adeguamento al *fair value* della partecipazione in *Aireon* per 10,9 milioni al netto dell'effetto fiscale e dal pagamento del dividendo 2021 per 58,5 milioni erogato agli azionisti nel mese di ottobre 2022 in conformità alla delibera assembleare assunta il 3 giugno 2022.

L'Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2022 presenta un saldo di 407,8 milioni in miglioramento di 75,7 milioni, rispetto al 31 dicembre 2021.

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.

Tabella 33 -Indebitamento finanziario

(migliaia di euro)

	2021	2022	2022 vs. 2021	
			Var. Ass.	Var. %
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	225.310	267.732	42.422	18,8
Crediti finanziari correnti	70	169	99	141,4
Indebitamento finanziario corrente	(250.325)	(431.651)	(181.326)	72,4
Indebitamento finanziario corrente per <i>lease</i> ex IFRS 16	(1.907)	(2.009)	(102)	5,3
Indebitamento finanziario corrente netto	(26.852)	(165.759)	(138.907)	517,3
Crediti finanziari non correnti	83	0	(83)	-100,0
Indebitamento finanziario non corrente	(411.428)	(165.094)	246.334	-59,9
Indebitamento finanziario non corrente per <i>lease</i> ex IFRS 16	(3.771)	(2.570)	1.201	-31,8
Debiti commerciali non correnti	(41.561)	(74.425)	(32.864)	79,1
Indebitamento finanziario non corrente	(456.677)	(242.089)	214.588	-47,0
Indebitamento finanziario netto	(483.529)	(407.848)	75.681	-15,7

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

Il minor indebitamento finanziario netto emerso al 31 dicembre 2022 è dovuto principalmente all'effetto della dinamica degli incassi e dei pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa positivo grazie alla ripresa delle attività del trasporto aereo che ha prodotto maggiori incassi dal *core business* della Capogruppo.

Inoltre, nel corso del 2022 vi sono stati gli incassi netti dei progetti finanziati in ambito europeo e PON Trasporti per complessivi 19,7 milioni, effetti in parte compensati dal pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze riferito all'esercizio 2020 e 2021 per complessivi 31,5 milioni, il pagamento del debito verso l'Aeronautica militare italiana e ENAC per la quota degli incassi di rotta e di terminale di competenza per complessivi 19,1 milioni e il pagamento del dividendo per complessivi 58,4 milioni.

Si evidenzia che il Gruppo dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2022, per un ammontare pari a 294 milioni.

Risultato economico

Il risultato economico del Gruppo Enav che chiude l'esercizio 2022 con un utile consolidato di 104,5 milioni, conferma la tendenza emersa in corso di anno di una piena ripresa delle attività del settore del trasporto aereo che, sebbene non sia ancora ritornato ai livelli antecedenti l'emergenza sanitaria, registra valori molto positivi con un recupero pari al 95,2 per cento, in termini di unità di servizio, del traffico aereo di rotta rilevato nel 2019.

Infatti, nel 2022 si assiste ad un deciso aumento del traffico aereo assistito che, in termini di unità di servizio, equivale a +65,3 per cento per la rotta e +63,5 per cento per il terminale,

rispetto all'esercizio precedente, che mostrava già una lieve ripresa nelle attività, corrispondente a +44,9 per cento per la rotta e +36,2 per cento per il terminale, rispetto al 2020. Tale variazione positiva si riflette pienamente sui ricavi da *core business* che si attestano a 881,1 milioni in incremento dell'86,9 per cento, rispetto al 2021 e inferiore di solo il 5,5 per cento rispetto al 2019, risultati che compensano pienamente il valore del *balance* rilevato nell'esercizio pari a negativi 14,8 milioni, determinato in conformità alla normale regolamentazione in ambito tariffario basato sul meccanismo del rischio traffico.

Va rimarcato che nel 2021, il *balance* era stato determinato applicando il Regolamento UE n. 1627 del 2020 emanato dalla Commissione europea per il *combined period* 2020-2021 e sulla base dei *target* di efficienza determinati dalla Decisione 2021/891 del 2 giugno 2021 permettendo il recupero di parte della perdita di traffico registrata nel biennio di emergenza sanitaria. Sulla base della diversa regolamentazione applicata per la determinazione della voce ricavi da *balance* e del ritorno dei livelli di traffico ai valori pre-Covid, l'esercizio 2022, esclusivamente per tale voce, non risulta pienamente comparabile con l'esercizio 2021.

I costi operativi si incrementano complessivamente del 9,4 per cento, rispetto all'esercizio precedente, sia a causa dei maggiori costi associati alla ripresa delle attività del traffico aereo che incidono sia sul costo del personale che sugli altri costi operativi, sia a causa dell'accordo definito con le Organizzazioni sindacali per il riconoscimento dell'inflazione legato al periodo di *vacatio* contrattuale, determinando un EBIDTA di 272,2 milioni in incremento del 22,4 per cento e un EBIT di 148,3 milioni in incremento del 50,9 per cento, rispetto al 2021, a seguito di una riduzione del valore degli ammortamenti che compensa la maggiore svalutazione dei crediti rispetto all'esercizio precedente.

Tali effetti positivi si riflettono sul risultato consolidato dell'esercizio che si attesta a 104,5 milioni in incremento del 33,9 per cento, rispetto al 2021, in cui l'utile risultava pari a 78 milioni.

Tabella 34 - Conto economico consolidato riclassificato

(migliaia di euro)

	2021	2022	2022 vs. 2021	
			Var. Ass.	Var. %
Ricavi da attività operativa	504.307	921.032	416.725	82,6
<i>Balance</i>	294.398	(14.817)	(309.215)	-105,0
Altri ricavi operativi	37.874	38.095	221	0,6
Totale ricavi	836.579	944.310	107.731	12,9
Costi del personale	(499.241)	(543.979)	(44.738)	9,0
Costi per lavori interni capitalizzati	27.442	27.569	127	0,5
Altri costi operativi	(142.404)	(155.712)	(13.308)	9,3
Totale costi operativi	(614.203)	(672.122)	(57.919)	9,4
EBITDA	222.376	272.188	49.812	22,4
EBITDA margin	26,6%	28,8%	2,2%	
Ammortamento netto contributi su investimenti	(120.724)	(117.888)	2.836	-2,3
Svalutazioni, perdite (ripres) di valore accantonamenti	(3.366)	(5.967)	(2.601)	77,3
EBIT	98.286	148.333	50.047	50,9
EBIT margin	11,7%	15,7%	4,0%	
Proventi (oneri) finanziari	4.500	(551)	(5.051)	-112,2
Risultato prima delle imposte	102.786	147.782	44.996	43,8
Imposte dell'esercizio	(24.755)	(43.285)	(18.530)	74,9
Utile/(Perdita) consolidata dell'esercizio	78.031	104.497	26.466	33,9
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	78.372	105.004	26.632	34,0
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di terzi	(341)	(507)	(166)	48,7

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

9.1.1 Analisi dei ricavi

I ricavi da attività operativa si attestano a 921,1 milioni e registrano un incremento, rispetto al 2021, dell'82,6 per cento e sono composti per:

- 881,1 milioni dai ricavi da *core business* della Capogruppo (+86,9 per cento rispetto al 2021);
- 39,9 milioni dai ricavi per attività svolte dal Gruppo sul mercato terzo, in incremento del 21 per cento, rispetto al 2021.

L'incremento dei ricavi è strettamente connesso alla ripresa delle attività del settore del trasporto aereo che grazie alle coperture vaccinali e all'assenza di limitazioni alla circolazione tra gli Stati ha favorito il ritorno alla normalità.

I ricavi da *core business* si riferiscono ai ricavi di rotta commerciali per 648,2 milioni, raddoppiati rispetto all'esercizio precedente, per effetto delle maggiori unità di servizio sviluppate nel 2022 che si attestano a +65,3 per cento (+46,2 per cento 2021 su 2020).

Nell'incremento dei ricavi incide anche la maggiore tariffa applicata nel 2022 pari a +20,33 per cento (euro 75,42 nel 2022 vs euro 62,68 nel 2021), che si attesta a +16,67 per cento se si considera la sola tariffa al netto del *balance*.

I ricavi di terminale commerciali ammontano a 220,5 milioni e registrano un incremento del 61,7 per cento, rispetto al 2021, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che si attesta a +64,5 per cento (+37,2 per cento 2021 su 2020) e per effetto dell'incremento tariffario applicato nelle prime 2 zone di tariffazione. L'incremento delle attività nel settore del trasporto aereo si sono riflesse sugli ottimi risultati raggiunti che hanno registrato, rispetto al 2019 anno pre-pandemico, un recupero complessivo in termini di unità di servizio dell'88,4 per cento con valori positivi relativamente al traffico aereo nazionale per la seconda e terza zona di tariffazione che si attestano a +9,2 per cento rispetto al 2019.

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 +100,1 per cento rispetto al 2021 (+8,1 per cento 2021 su 2020) ed una tariffa applicata in incremento del +10,98 per cento attestandosi a euro 182,61 rispetto a euro 164,55 del 2021.

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 +61,5 per cento (+33,7 per cento 2021 su 2020) e un incremento tariffario del +33,59 per cento rispetto alla tariffa applicata nel 2021 (euro 214,89 vs euro 160,86).

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 +54,5 per cento rispetto al 2021 (+49 per cento 2021 su 2020) e un -1,4 per cento se posto a confronto con il 2019, periodo pre-pandemico, dimostrando la notevole ripresa del traffico aereo.

La tariffa applicata nel 2022 si attesta a euro 334,24 in riduzione del 15,46 per cento rispetto alla tariffa 2021 che ammontava a euro 395,35.

I ricavi da mercato non regolamentato ammontano a 39,9 milioni e registrano un incremento del 21 per cento, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i ricavi derivanti:

- dalla commessa a favore della Qatar Civil Aviation Authority ai fini della gestione del traffico aereo connesso alla FIFA *World Cup* 2022;

- l'avanzamento delle commesse in Libia per l'ammodernamento e installazione dei sistemi negli aeroporti di Tripoli e Misurata;
- il rinnovo della manutenzione dei *software* AIS (*Aeronautical Information Service*) con l'ANSP della Polonia;
- la vendita del *software* per la realizzazione del sistema AIS per l'ANSP rumeno;
- la fornitura di licenze al *service provider* australiano.

La componente rettificativa per *balance*, parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide negativamente per 14,8 milioni e riguarda principalmente il *balance* per rischio traffico di importo pari a 54,5 milioni in restituzione ai vettori, avendo generato a consuntivo delle unità di servizio maggiori rispetto a quanto pianificato nel piano di *performance* sia per la rotta che per la seconda fascia di tariffazione, ed un *balance* negativo anche per la terza fascia di tariffazione pari a 4,9 milioni determinato secondo il meccanismo del *cost recovery*.

Tali effetti sono stati in parte calmierati dall'iscrizione del *balance* positivo sull'inflazione per complessivi 34,7 milioni derivante dal diverso tasso inflattivo risultato a fine 2022 pubblicato da Eurostat pari a +8,7 per cento, rispetto all'1,8 per cento inserito nel piano di *performance*.

Si è proceduto inoltre all'iscrizione del *balance* per il *bonus capacity*, grazie al raggiungimento dell'obiettivo di piano che per la rotta prevedeva un target di 0,11 minuti per volo assistito chiuso a 0,07 minuti di ritardo per volo assistito.

Nell'esercizio 2022 i *balance* sono stati determinati secondo il normale meccanismo previsto dal Regolamento UE n. 317 del 2019 e quindi considerando il piano di *performance* ed i target di efficienza dichiarati nella Decisione 2021/891 della Commissione Europea e resi definitivi con la Decisione di Esecuzione 2022/773 del 13 aprile 2022.

La forte variazione emersa rispetto ai dati del 2021 è imputabile alla diversa determinazione di calcolo del *balance* che ha per l'esercizio precedente seguito la regolamentazione prevista dalla Commissione Europea per il *combined period* 2020-2021, disciplinata nell'ambito del Regolamento UE n. 1627 del 2020, emesso a seguito dell'emergenza sanitaria.

9.1.2 Analisi dei costi

I costi operativi mostrano un incremento del +9,4 per cento, rispetto al 2021, attestandosi a 672,1 milioni e rilevano un aumento sia del costo del personale (+9 per cento) che degli altri

costi operativi (+9,3 per cento) con valori tendenzialmente stabili nei ricavi derivanti dai lavori interni capitalizzati (+0,5 per cento).

Con riferimento al costo del personale che si attesta a 543,9 milioni in incremento di 44,7 milioni, rispetto all'esercizio precedente, si evidenzia che tale maggior valore è legato

- alla ripresa delle attività nel settore del trasporto aereo che ha influito sulla parte variabile della retribuzione, con un maggiore lavoro straordinario del personale operativo e un premio di risultato più alto in quanto legato alle maggiori unità di servizio gestite nel 2022,
- alla *summer season* riferita per gli importi riconosciuti per la maggiore concentrazione di attività nel periodo estivo,
- all'accordo siglato con le Organizzazioni Sindacali che ha riconosciuto al personale dipendente l'incremento inflattivo per il periodo di *vacatio* contrattuale del triennio 2020-2022 con impatto nella retribuzione fissa. A livello di organico di Gruppo, l'esercizio 2022 chiude con un organico effettivo di 4.185 unità, in aumento di 79 unità rispetto al 2021 e un organico medio di 4.221 unità (+34 unità rispetto al 2021).

Gli altri costi operativi registrano un incremento netto del 9,3 per cento, rispetto al 2021, generalizzato su varie voci di costo e legato alla ripresa delle attività, che ha comportato, tra l'altro, un incremento del costo delle trasferte di tutto il personale del Gruppo, delle prestazioni professionali legate alle commesse di vendita e al supporto specialistico su attività del Gruppo, ma tra tutte si evidenzia il forte incremento delle utenze per il maggior costo dell'energia elettrica che ha interessato l'intero territorio nazionale.

9.1.3 Margini

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'EBITDA che si attesta a 272,2 milioni in incremento del +22,4 per cento rispetto al 2021.

9.1.4 Gli ammortamenti

Gli ammortamenti, al netto dei contributi su investimenti, registrano un decremento del 2,3 per cento per i minori ammortamenti rilevati nell'esercizio, mentre la svalutazione dei crediti, congiuntamente all'accantonamento dei fondi rischi, ha determinato complessivamente un valore negativo pari a 5,9 milioni, in incremento di 2,6 milioni rispetto al 2021, principalmente per la svalutazione prudenziale effettuata dal Gruppo sulle posizioni di credito verso la Russia,

per compagnie aeree in difficoltà finanziaria ed altre posizioni di credito che nel modello valutativo utilizzato evidenziano una difficoltà nel recupero. Tali valori incidono nella determinazione dell'EBIT che, come già evidenziato, si attesta a 148,3 milioni in incremento del 50,9 per cento rispetto all'esercizio precedente.

I proventi ed oneri finanziari si attestano a negativi 0,6 milioni, in peggioramento rispetto al dato positivo emerso nel 2021 che si attestava a 4,5 milioni.

Tale variazione è legata sia a un incremento degli oneri finanziari per il rialzo dei tassi di interesse e il maggiore indebitamento finanziario, sia ai minori proventi finanziari: l'esercizio precedente conteneva, infatti, gli interessi attivi incassati sul credito per la maggiore imposta IRES versata negli anni 2007/2011, oggetto di cessione nel corso del 2021.

Le imposte dell'esercizio si attestano a 43,3 milioni in incremento di 18,5 milioni, rispetto all'esercizio precedente, per il maggiore imponibile fiscale e per il minore impatto delle imposte differite attive rispetto al dato del 2021. Il *tax rate* IRES risulta pari al 25,3 per cento leggermente superiore all'aliquota teorica per il *reversal* delle imposte anticipate.

L'utile dell'esercizio di competenza del Gruppo si attesta a 105 milioni in incremento del 34 per cento, rispetto al 2021.

La quota del risultato di esercizio di interessenza di terzi evidenzia una perdita di 0,5 milioni, in incremento del 48,7 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Tabella 35 -Flussi finanziari consolidati

(migliaia di euro)

	2021	2022	2022 vs. 2021
			Var. Ass.
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di esercizio	(157.148)	236.897	394.045
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di investimento	(59.887)	(70.165)	(10.278)
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento	124.677	(124.510)	(249.187)
Flusso monetario netto dell'esercizio	(92.358)	42.222	134.580
Disponibilità liquide a inizio esercizio	317.419	225.310	(92.109)
Differenze cambio su disponibilità iniziali	249	200	(49)
Disponibilità liquide a fine esercizio	225.310	267.732	42.422
<i>Free cash flow</i>	(217.035)	166.732	383.767

Fonte: Corte dei conti su dati bilancio 2022 Enav

Il Flusso di cassa generato da attività di esercizio

Il flusso di cassa generato da attività di esercizio al 31 dicembre 2022 ammonta a 236,9 milioni in deciso incremento rispetto al valore registrato nell'esercizio precedente che aveva assorbito cassa per 157,1 milioni.

Tale flusso positivo è stato determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- l'incremento netto dei crediti commerciali correnti e non correnti pari a 76,7 milioni, aumento inferiore rispetto al dato del 2021, e legato principalmente al maggior credito verso eurocontrol per la ripresa delle attività del settore del trasporto aereo, riguardanti posizioni non ancora scadute, e per i crediti *balance* riferito alle quote di competenza dell'esercizio 2022. Tali crediti, determinati sulla base del normale meccanismo del rischio traffico, risultano di entità minore rispetto all'esercizio precedente in cui i *balance* erano stati determinati in conformità alla Regolamentazione UE n. 1627 del 2020 in vigore per il *combined period* 2020-2021 al fine di tener conto della perdita di traffico aereo generata dalla pandemia da Covid-19;
- l'incremento dei debiti tributari per la maggiore fiscalità corrente associata alla maggiore base imponibile generata nell'esercizio rispetto al 2021, dove invece si era realizzato un decremento dei crediti tributari 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 2021 per 23,1 milioni in quota capitale;
- la variazione netta in aumento delle altre attività e passività correnti per 43,9 milioni imputabile sia al decremento netto delle altre attività correnti per l'incasso dei progetti finanziati in ambito PON Trasporti e CEF per 19,7 milioni che alle maggiori passività correnti per i maggiori debiti verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di incassi di rotta e di terminale di loro competenza emersi nell'esercizio e all'incremento dei debiti verso il personale per gli accantonamenti dell'esercizio, effetto parzialmente compensato dal pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze presente nel saldo 2021 per 16,2 milioni. Nell'esercizio a confronto la variazione delle altre attività e passività correnti incideva negativamente per 38,8 milioni principalmente per il pagamento del debito verso il Ministero dell'economia e delle finanze maturato nel 2019 per 65,4 milioni;

- la variazione dei debiti commerciali correnti e non correnti registra un incremento di 28,6 milioni riferito principalmente all'iscrizione dei debiti per *balance* di competenza del 2022, laddove nell'esercizio a confronto, oltre ad una minore incidenza dei debiti per *balance* si evidenziavano anche maggiori pagamenti effettuati ai fornitori per progetti di esercizio al fine di recuperare la dilazione attuata nel periodo di emergenza sanitaria;
- il maggior risultato dell'esercizio per 26,5 milioni rispetto al 2021.

Il Flusso di cassa da attività di investimento

Il flusso di cassa da attività di investimento al 31 dicembre 2022 ha assorbito liquidità per 70,2 milioni in misura maggiore per 10,3 milioni, rispetto al 2021.

Tale variazione è dovuta sia ad un aumento dei capex per 12,1 milioni, attestandosi a complessivi 97,8 milioni che ai maggiori pagamenti effettuati verso i fornitori per progetti di investimento beneficiando della ripresa delle attività nel settore del trasporto aereo che ha generato maggiori flussi finanziari in entrata.

Il Flusso di cassa da attività di finanziamento

Il flusso di cassa da attività di finanziamento ha assorbito liquidità per complessivi 124,5 milioni generando una variazione negativa di 249,2 milioni rispetto al dato emerso al 31 dicembre 2021 che evidenziava un flusso di cassa positivo di 124,7 milioni beneficiando della liquidità derivante dalla sottoscrizione dei finanziamenti nella forma di *Term Loan* per complessivi 180 milioni.

Nel 2022 si è proceduto alla sottoscrizione con un *pool* di banche di un *Term Loan* di 180 milioni, della durata di 12 mesi, con finalità di *refinancing* a copertura del *private placement* scaduto e rimborsato il 4 agosto 2022. Si è inoltre proceduto al rimborso delle rate trimestrali e semestrali dei finanziamenti in essere e al pagamento del dividendo del 2021 avvenuto nel mese di ottobre, in conformità alla delibera assembleare del 3 giugno 2022, effetto non presente nei flussi relativi all'esercizio 2021.

Il *free cash flow* si attesta a positivi 166,7 milioni, in deciso miglioramento di 383,8 milioni rispetto al 2021 in cui si attestava a negativi 217,1 milioni, per la liquidità generata dal flusso di cassa da attività di esercizio che ha pienamente garantito copertura al flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento.

10. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La mission di Enav S.p.A.

Enav S.p.A. eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea su tutto il territorio nazionale e negli aeroporti di competenza, garantendone l'ininterrotta operatività secondo i più elevati standard di sicurezza e di efficienza.

Con il proprio personale e dotazioni tecnologiche e infrastrutturali, Enav fornisce i servizi della navigazione aerea ai propri clienti, nonché alle compagnie aeree che volano nello spazio aereo nazionale, collocandosi stabilmente tra i cinque maggiori *player* europei.

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 S.r.l.*, ed eroga inoltre servizi di consulenza aeronautica unitamente ad altre attività di sviluppo commerciale nel mercato non regolato, coordinata a livello di gruppo e per il tramite della controllata *IDS AirNav S.r.l.*

L'Enav S.p.A., quale operatore di riferimento del sistema dell'*air traffic management* internazionale, partecipa alle attività di ricerca e sviluppo in coordinamento con gli organismi di controllo nazionali e internazionali del settore ed è uno dei principali attori nella realizzazione del *Single european Sky*, il programma per armonizzare la gestione del traffico aereo comunitario, con l'obiettivo di rafforzare la sicurezza e l'efficienza del trasporto aereo continentale.

La vigilanza su Enav S.p.A.

Enav S.p.A. 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.

Enav S.p.A quotata in borsa

La Società, dal 26 luglio 2016 è quotata in Borsa ed è attualmente l'unico *Air National Service Provider* (ANSP) 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 dei trasporti che è anche il Ministero vigilante per il settore dell'aviazione civile.

Al 31 dicembre 2022, il capitale sociale sottoscritto e versato da Enav è pari a euro 541.744.385, rappresentato da n. 541.744.385 azioni ordinarie prive dell'indicazione del valore nominale.

Le azioni Enav sono nominative, indivisibili, ogni azione dà diritto a un voto e sono liberamente trasferibili.

Enav non ha emesso altre categorie di azioni né strumenti finanziari convertibili o scambiabili con azioni.

Al 31 dicembre 2022, la Società deteneva n. 370.519 azioni proprie, con un portafoglio pari allo 0,07 per cento del capitale sociale, mentre il MEF deteneva il 53,28 per cento del capitale sociale, con flottante residuo pari al 46,65 per cento.

Il costo del lavoro di Enav S.p.A.

Il costo del lavoro dell'anno 2022 è pari a 474,69 milioni, con un incremento di 37,57 milioni (+8,60 per cento) rispetto al 2021, consuntivato a 437,11 milioni.

La componente "Stipendi ed altri assegni fissi" registra un incremento di 25,50 milioni, passando da 266,49 milioni nel 2021 a 291,99 milioni nel 2022 (+9,57 per cento).

Tale crescita è dovuta all'incremento:

- degli stipendi e altri assegni fissi (+18,06 milioni);
- delle indennità accessorie (+7,44 milioni).

Per quanto riguarda la voce "Stipendi e altri assegni fissi", la crescita è in massima parte riconducibile al pagamento della "Una Tantum" (+15,0 milioni) erogata sia a titolo di saldo dell'inflazione per il biennio 2018-2019, sia a titolo di vacanza contrattuale per gli anni 2020, 2021 e 2022.

Per quanto riguarda invece la voce "Indennità Accessorie", l'incremento è attribuibile all'applicazione del Piano industriale e alle indennità erogate (c.d. "Summer Season") per la gestione del picco di traffico dei mesi estivi, in significativa e forte ripresa rispetto agli anni del Covid-19. La componente "Indennità Variabile" ha registrato un incremento, passando da 22,17 milioni nel 2021 a 27,28 milioni nel 2022 (+5,11 milioni, pari al +23,0 per cento),

prevalentemente per effetto della ripresa delle attività operative, che hanno registrato un significativo incremento rispetto al 2021.

I risultati patrimoniali, economici e finanziari di Enav S.p.A.

Il Capitale investito netto si attesta a 1.589,3 milioni, in decremento del -2,7 per cento rispetto al 31 dicembre 2021, e risulta coperto per il 73,9 per cento dal patrimonio netto e per il 26,1 per cento da mezzi di terzi.

Il Capitale immobilizzato netto, pari a 1.576,7 milioni, ha registrato un decremento netto di 97,5 milioni, rispetto il 31 dicembre 2021, per:

- (i) il decremento delle attività materiali per 33,7 milioni, a seguito della rilevazione di ammortamenti superiori agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio;
- (ii) la riduzione delle partecipazioni per 1,8 milioni, quale conseguenza del riallineamento del valore di carico della partecipazione in Enav *North Atlantic*;
- (iii) la riduzione netta dei crediti commerciali non correnti per 80,5 milioni, quale effetto derivante dalle nuove iscrizioni dei crediti per *balance* di competenza dell'esercizio 2022, al netto della componente finanziaria, più che compensate dalla riclassifica a breve termine dei *balance* che verranno inseriti in tariffa 2023.

Il capitale di esercizio si attesta a negativi 41,5 milioni, in deciso miglioramento per 47,5 milioni rispetto al 31 dicembre 2021, in cui si attestava a negativi 6 milioni.

Il patrimonio netto si attesta a 1.174,6 milioni e registra un incremento netto di 38,4 milioni, rispetto al 31 dicembre 2021, principalmente per la rilevazione dell'utile dell'esercizio 2022, pari a 92,4 milioni, e per la riduzione a seguito del pagamento del dividendo del 2021 pari a 58,5 milioni.

L'indebitamento finanziario netto presenta un saldo di 414,7 milioni, in miglioramento di 82,8 milioni, rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2021.

Il minor indebitamento finanziario netto emerso al 31 dicembre 2022 è dovuto all'effetto della dinamica degli incassi e dei pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa positivo grazie alla ripresa delle attività del trasporto aereo che ha prodotto maggiori incassi dal *core business* di Enav.

Enav S.p.A. chiude l'esercizio 2022 con un utile di 92,4 milioni, con un incremento del 50 per cento rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 61,6 milioni.

I ricavi da attività operativa del 2022 si attestano a 894,9 milioni, in incremento dell'87,3 per cento rispetto al 2021, per i maggiori ricavi da *core business* registrati nell'esercizio 2022 in cui vi è una forte ripresa delle attività del traffico aereo rispetto al 2021.

I costi operativi ammontano a complessivi 670,7 milioni e registrano un incremento dell'8,7 per cento, rispetto all'esercizio precedente del 2021, riferito sia al costo del personale (+8,6 per cento) che agli altri costi operativi (+8,8 per cento).

Dotazione organica

A livello di organico, Enav chiude l'esercizio 2022 con un organico effettivo di 3.306 unità, in aumento di 11 unità rispetto al 2021 e un organico medio di 3.372 unità (in riduzione di 3 unità rispetto al 2021).

Altri costi operativi

Gli altri costi operativi ammontano a 205,4 milioni e mostrano un incremento generalizzato su varie voci di costo, tra cui si evidenzia quello riferito alle utenze per il maggior costo dell'energia e delle trasferte del personale per la ripresa degli spostamenti anche legati allo sviluppo delle commesse estere.

Ebitda e Ebit

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'EBITDA, generando un incremento del 27,5 per cento rispetto al 2021, attestandosi a 255,1 milioni.

L'EBIT registra un valore pari a 133,3 milioni, in incremento del 69,5 per cento rispetto all'esercizio precedente, sebbene sia stato impattato dalle maggiori svalutazioni dei crediti che, congiuntamente all'accantonamento dei fondi rischi, determinano un valore negativo pari a 4,8 milioni, quale riflesso dell'analisi di recuperabilità del valore di carico della partecipazione dalla stessa detenuta in *Aireon*.

I Flussi di cassa

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio al 31 dicembre 2022 ammonta a 244,1 milioni, in netto miglioramento rispetto al valore registrato nel 2021, che ammontava a negativi 154,2 milioni.

Il flusso di cassa da attività di investimento al 31 dicembre 2022 ha assorbito liquidità per 70,2 milioni, in misura maggiore per 11 milioni rispetto al 2021.

Tale variazione è associata ai maggiori pagamenti effettuati verso i fornitori per progetti di investimento, variazione confermata anche dai maggiori *capex*, che si sono attestati a 97,4 milioni, in incremento di 12,2 milioni rispetto al 2021.

La Sottoscrizione di bond nel 2022

Nel 2022 si è proceduto alla sottoscrizione con un *pool* di banche di un *Term Loan* di 180 milioni, della durata di 12 mesi, con finalità di *refinancing* a copertura del *private placement* scaduto e rimborsato il 4 agosto 2022.

Il *Free cash flow*

Il *free cash flow* si attesta a positivi 173,9 milioni, in deciso miglioramento rispetto al 2021 in cui si attestava a negativi 213,4 milioni, a seguito della liquidità generata dal flusso di cassa dell'attività di esercizio che ha ampiamente coperto l'assorbimento del flusso di cassa da attività di investimento, in controtendenza rispetto alla dinamica dell'esercizio precedente.

Consolidato esercizio 2022

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2022 si attesta a 1.614,7 milioni, in riduzione di 31,9 milioni rispetto al 31 dicembre 2021, e risulta coperto per il 74,7 per cento dal patrimonio netto consolidato e per il 25,3 per cento da mezzi di terzi.

Il Capitale di esercizio netto si attesta a positivi 112,5 milioni, in incremento di 64,8 milioni rispetto al 31 dicembre 2021.

Il patrimonio netto complessivo si attesta a 1.206,9 milioni e registra un incremento netto di 43,8 milioni, rispetto al 31 dicembre 2021. Tale variazione si riferisce all'utile consolidato 2022, pari a 104,5 milioni, all'effetto positivo derivante dalla riserva di conversione in euro dei bilanci delle società controllate estere per 3,5 milioni e all'utile attuariale registrato sulla riserva per benefici ai dipendenti che, al netto dell'effetto fiscale, ammonta a 4,2 milioni.

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2022 presenta un saldo di 407,8 milioni, in miglioramento di 75,7 milioni rispetto al 31 dicembre 2021.

Il minor indebitamento finanziario netto emerso al 31 dicembre 2022 è dovuto principalmente all'effetto della dinamica degli incassi e dei pagamenti connessi all'operatività ordinaria, che ha prodotto un flusso di cassa positivo grazie alla ripresa delle attività del trasporto aereo che ha prodotto maggiori incassi dal *core business* della Capogruppo. Il Gruppo dispone di linee di

credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2022, per un ammontare pari a 294 milioni.

Il risultato economico del Gruppo

Il risultato economico del Gruppo Enav, che chiude l'esercizio 2022 con un utile consolidato di 104,5 milioni, conferma il *trend* emerso in corso di anno di una piena ripresa delle attività del settore del trasporto aereo che, sebbene non sia ancora ritornato ai livelli antecedenti l'emergenza sanitaria, registra valori molto positivi, con un recupero pari al 95,2 per cento, in termini di unità di servizio, del traffico aereo di rotta rilevato nel 2019.

I ricavi

I ricavi da attività operativa si attestano a 921,1 milioni e registrano un incremento, rispetto al 2021, dell'82,6 per cento e sono composti per:

- 881,1 milioni dai ricavi da *core business* della Capogruppo (+86,9 per cento rispetto al 2021),
- 39,9 milioni dai ricavi per attività svolte dal Gruppo sul mercato terzo, in incremento del 21 per cento, rispetto al 2021.

L'incremento dei ricavi è strettamente connesso alla ripresa delle attività del settore del trasporto aereo che, grazie alle coperture vaccinali e all'assenza di limitazioni alla circolazione tra gli Stati, ha favorito il ritorno alla normalità.

I ricavi da *core business*

I ricavi da *core business* si riferiscono ai ricavi di rotta commerciali per 648,2 milioni, raddoppiati rispetto all'esercizio precedente, per effetto delle maggiori unità di servizio sviluppate nel 2022 che si attestano a +65,3 per cento (+46,2 per cento 2021 su 2020).

Nell'incremento dei ricavi incide anche la maggiore tariffa applicata nel 2022 pari a +20,33 per cento (euro 75,42 nel 2022 vs euro 62,68 nel 2021), che si attesta a +16,67 per cento se si considera la sola tariffa al netto del *balance*.

I ricavi da terminale commerciali

I ricavi di terminale commerciali ammontano a 220,5 milioni e registrano un incremento del 61,7 per cento, rispetto al 2021, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attesta a +64,5 per

cento (+37,2 per cento 2021 su 2020) e per effetto dell'incremento tariffario applicato nelle prime due zone di tariffazione.

I ricavi da mercato non regolamentato

I ricavi da mercato non regolamentato ammontano a 39,9 milioni e registrano un incremento del 21 per cento, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i ricavi derivanti:

- dalla commessa a favore della *Qatar Civil Aviation Authority* ai fini della gestione del traffico aereo connesso alla *FIFA World Cup 2022*;
- l'avanzamento delle commesse in Libia per l'ammodernamento e installazione dei sistemi negli aeroporti di Tripoli e Misurata;
- il rinnovo della manutenzione dei *software AIS (Aeronautical Information Service)* con l'ANSP della Polonia;
- la vendita del *software* per la realizzazione del sistema AIS per l'ANSP rumeno;
- la fornitura di licenze al *service provider* australiano.

La componente rettificativa per *balance*

La componente rettificativa per *balance*, parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide negativamente per 14,8 milioni e riguarda principalmente il *balance* per rischio traffico di importo pari a 54,5 milioni in restituzione ai vettori, avendo generato a consuntivo delle unità di servizio maggiori rispetto a quanto pianificato nel piano di *performance* sia per la rotta che per la seconda fascia di tariffazione, ed un *balance* negativo anche per la terza fascia di tariffazione pari a 4,9 milioni determinato secondo il meccanismo del *cost recovery*.

Tali effetti sono stati in parte calmierati dall'iscrizione del *balance* positivo sull'inflazione per complessivi 34,7 milioni derivante dal diverso tasso inflattivo risultato a fine 2022 pubblicato da Eurostat pari a +8,7 per cento, rispetto all'1,8 per cento inserito nel piano di *performance*. Si è proceduto inoltre all'iscrizione del *balance* per il *bonus capacity*, grazie al raggiungimento dell'obiettivo di piano che per la rotta prevedeva un target di 0,11 minuti per volo assistito chiuso a 0,07 minuti di ritardo per volo assistito.

I costi operativi

I costi operativi mostrano un incremento del +9,4 per cento, rispetto al 2021, attestandosi a 672,1 milioni e rilevano un aumento sia del costo del personale (+9 per cento) che degli altri

costi operativi (+9,3 per cento) con valori tendenzialmente stabili nei ricavi derivanti dai lavori interni capitalizzati (+0,5 per cento).

Con riferimento al costo del personale che si attesta a 543,9 milioni in incremento di 44,7 milioni, rispetto all'esercizio precedente, si evidenzia che tale maggior valore è legato:

- (i) alla ripresa delle attività nel settore del trasporto aereo che ha influito sulla parte variabile della retribuzione, con un maggiore lavoro straordinario del personale operativo e un premio di risultato più alto in quanto legato alle maggiori unità di servizio gestite nel 2022;
- (ii) alla *summer season* riferita per gli importi riconosciuti per la maggiore concentrazione di attività nel periodo estivo;
- (iii) all'accordo siglato con le Organizzazioni Sindacali che ha riconosciuto al personale dipendente l'incremento inflattivo per il periodo di *vacatio* contrattuale del triennio 2020-2022 con impatto nella retribuzione fissa. A livello di organico di Gruppo, l'esercizio 2022 chiude con un organico effettivo di 4.185 unità, in aumento di 79 unità rispetto al 2021 e un organico medio di 4.221 unità (+34 unità rispetto al 2021).

Gli altri costi operativi registrano un incremento netto del 9,3 per cento, rispetto al 2021, generalizzato su varie voci di costo e legato alla ripresa delle attività, che ha comportato, tra l'altro, un incremento del costo delle trasferte di tutto il personale del Gruppo, delle prestazioni professionali legate alle commesse di vendita e al supporto specialistico su attività del Gruppo, ma tra tutte si evidenzia il forte incremento delle utenze per il maggior costo dell'energia elettrica che ha interessato l'intero territorio nazionale.

Margini

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'EBITDA che si attesta a 272,2 milioni in incremento del +22,4 per cento rispetto al 2021.

Gli ammortamenti

Gli ammortamenti, al netto dei contributi su investimenti, registrano un decremento del 2,3 per cento per i minori ammortamenti rilevati nell'esercizio, mentre la svalutazione dei crediti, congiuntamente all'accantonamento dei fondi rischi, ha determinato complessivamente un valore negativo pari a 5,9 milioni, in incremento di 2,6 milioni rispetto al 2021, principalmente per la svalutazione prudenziale effettuata dal Gruppo sulle posizioni di credito verso la Russia, per compagnie aeree in difficoltà finanziaria ed altre posizioni di credito che nel modello valutativo utilizzato evidenziano una difficoltà nel recupero. Tali valori incidono nella

determinazione dell'EBIT che si attesta a 148,3 milioni in incremento del 50,9 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Il Flusso di cassa generato

Il Flusso di cassa generato da attività di esercizio al 31 dicembre 2022 ammonta a 236,9 milioni in deciso incremento rispetto al valore registrato nell'esercizio precedente che aveva assorbito cassa per 157,1 milioni.

Il Flusso di cassa da attività di investimento al 31 dicembre 2022 ha assorbito liquidità per 70,2 milioni in misura maggiore per 10,3 milioni, rispetto al 2021.

Il Flusso di cassa da attività di finanziamento ha assorbito liquidità per complessivi 124,5 milioni generando una variazione negativa di 249,2 milioni rispetto al dato emerso al 31 dicembre 2021 che evidenziava un flusso di cassa positivo di 124,7 milioni beneficiando della liquidità derivante dalla sottoscrizione dei finanziamenti nella forma di *Term Loan* per complessivi 180 milioni.

Il *free cash flow* si attesta a positivi 166,7 milioni, in forte miglioramento di 383,8 milioni rispetto al 2021 in cui si attestava a negativi 217,1 milioni, per la liquidità generata dal flusso di cassa da attività di esercizio che ha pienamente garantito copertura al flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento.

Dividendi riconosciuti agli azionisti

In data 3 giugno 2022, in sede di Assemblea ordinaria degli azionisti convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 della Capogruppo, è stato deliberato di distribuire a titolo di dividendo agli azionisti un importo di 58,5 milioni corrispondente a un dividendo di euro 0,1081 per ogni azione che è risultata in circolazione alla data di stacco della cedola fissata nel 24 ottobre 2022.

In data 28 aprile 2023, in sede di Assemblea ordinaria degli azionisti convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 della Capogruppo, è stato deliberato di distribuire a titolo di dividendo agli azionisti un importo di euro 106.436.490,62, corrispondente a un dividendo di euro 0,1967 per ogni azione che risulterà in circolazione alla data di stacco della cedola, fissata nel 23 ottobre 2023.

ACRONIMI E GLOSSARIO

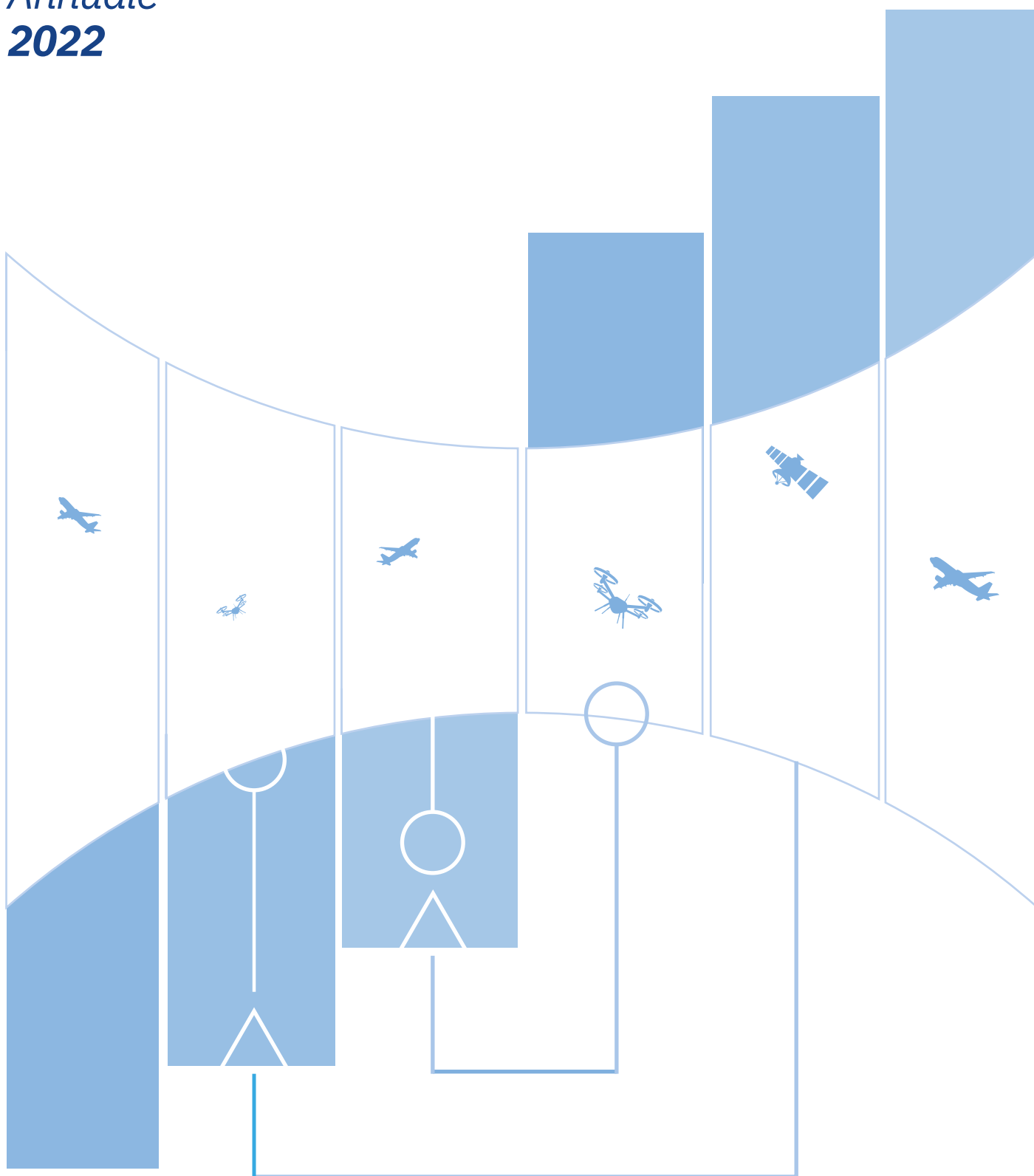
ACC	Area Control Center – Centro di controllo regionale
AFIS	Aerodrome Flight Information Service
AIP	Aeronautical information Publication – Pubblicazione Informazioni Aeronautiche
AIS	Aeronautical Information Service – Servizio di informazioni aeronautiche AIS Automated System
AMAN	Arrival Manager – Sistema tecnologico che supporta i Controllori del traffico nella gestione dei voli
ANSP	Aeronautical national Service Providers
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
APP	Approach Control Service/Office – Servizio di controllo di avvicinamento o ufficio di avvicinamento
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
CANSO	Civil Air Navigation Services organisation
CE	Commissione europea
CIP	Convergence and Implementation Programme – Programma di convergenza ed implementazione
CIPE	Comitato interministeriale per la Programmazione Economica
CNS	Comunicazione Navigazione Sorveglianza
CTR	Control Zone – Zona di controllo di avvicinamento
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH (Germania)
DNV	Det Norske Veritas
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aerienne (Francia)
EASA	European Aviation Space Agency
EASI	Ecosistema Aziendale di Sostenibilità Integrato
EGNOS	european Geostationary Navigation Overlay System
ENAC	Ente nazionale per l'aviazione civile
ESA	european Space Agency
ESG	Environmental Social Governance
ESSP	european Satellite Services Provider
EUROCONTROL	Organizzazione Internazionale per la sicurezza della navigazione aerea
FAB	Functional Airspace Block
FDP	Flight Data Processing
FIS	Flight Information Service – Servizi di Informazione Volo
FL	Flight Leve
GAT	General Air Traffic
ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizzazione Internazionale dell'aviazione civile

IP	Implementation Package
IPR	Intellectual property Rights
ISO	International organization for Standardization
KPI	Key Performance Indicator
MED	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
MET	Meteorologia aeronautica
PDR	Premio di Risultato
PNS	Procedure Negoziato Singole
RADAR	Radio Detecting and Ranging - Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimut rispetto alla stazione
RFS	Recupero festività sopresse
RM	Radiomisure
RTO	Registro tecnico operativo
SATCAS	Standard Air Traffic Control Automation System
SES	Single european Sky
SESAR	Single european Sky ATM Research
SESAR JU	Sesar Joint Undertaking
SW	Software
TFR	Trattamento di fine rapporto
TWR	Aerodrome Control Tower - Torre di controllo d'aeroporto
UE	Unione europea
UO	Unità Operativa

Relazione
Finanziaria
Annuale
2022




Relazione
Finanziaria
Annuale
2022





INDICE GENERALE

Principali dati della gestione	4
RELAZIONE SULLA GESTIONE	6
Organi Sociali	8
Corporate Governance	9
Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario	10
Modello organizzativo e attività del Gruppo ENAV	10
Andamento del titolo ENAV e azionariato	16
Andamento operativo	20
Scenario di riferimento e risultato della gestione	20
Andamento del mercato e del traffico aereo	21
Indicatori di Safety e Capacity	28
Risultati economici, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV	31
Risultati economici, patrimoniali e finanziari di ENAV S.p.A	40
Risorse Umane	47
Investimenti e PNRR	50
Ambiente	53
Attività internazionali	57
Attività commerciali	58
Altre informazioni	59
Informazioni riguardanti le principali società del Gruppo ENAV	68
Prospetto di raccordo tra Patrimonio Netto e risultato di ENAV S.p.A. e i corrispondenti dati consolidati	71
Gestione dei rischi	72
Eventi di rilievo successivi al 31 dicembre 2022	78
Evoluzione prevedibile della gestione	78
Proposta del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti	79

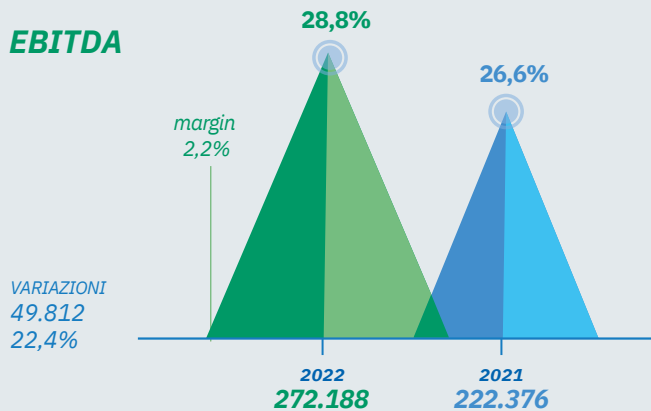


BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO ENAV AL 31 DICEMBRE 2022	80
Prospetti consolidati del Gruppo ENAV	84
Note illustrative del Gruppo ENAV	92
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto sul Bilancio Consolidato	166
Relazione della Società di Revisione sul Bilancio Consolidato	168
BILANCIO DI ESERCIZIO DI ENAV S.P.A. AL 31 DICEMBRE 2022	178
Prospetti contabili di ENAV S.p.A	182
Note illustrative di ENAV S.p.A	190
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto sul Bilancio di Esercizio	256
Relazione del Collegio Sindacale	258
Relazione della Società di Revisione sul Bilancio di Esercizio	274

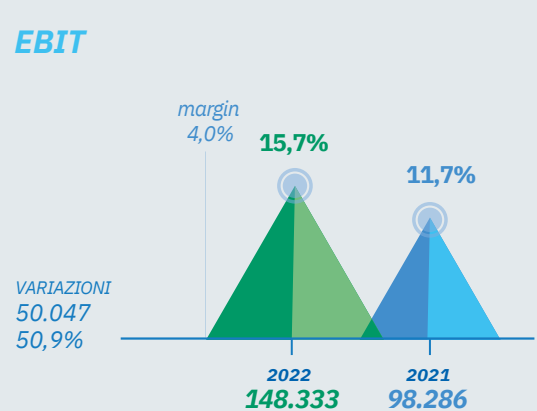
Principali dati della gestione

Dati economici (migliaia di euro)

EBITDA



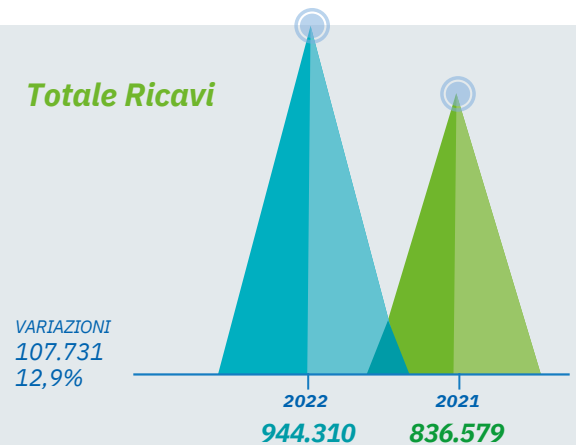
EBIT



Risultato dell'esercizio di competenza del Gruppo

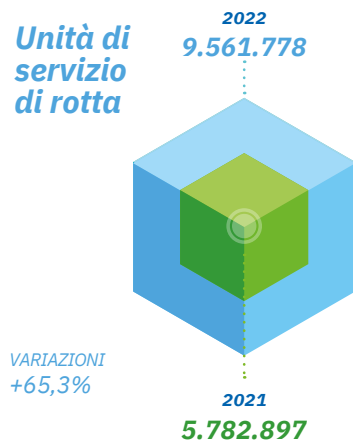


Totale Ricavi

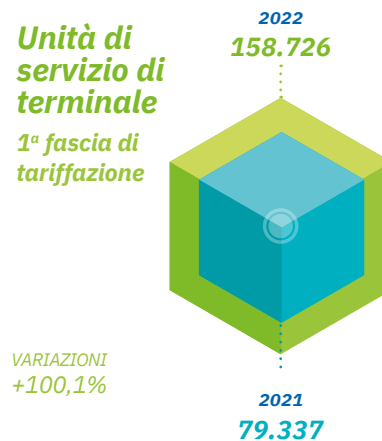


Altri indicatori

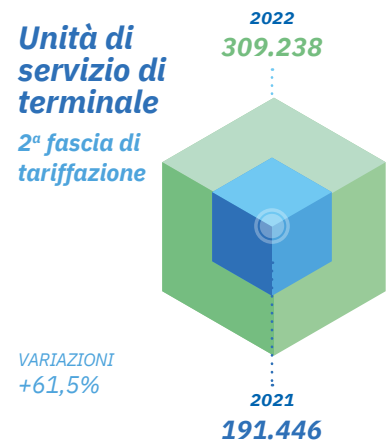
Unità di servizio di rotta



Unità di servizio di terminale 1^a fascia di tariffazione

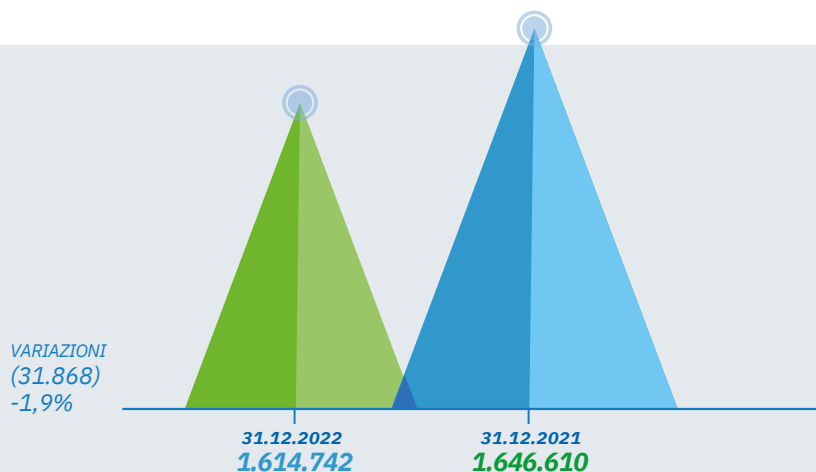


Unità di servizio di terminale 2^a fascia di tariffazione

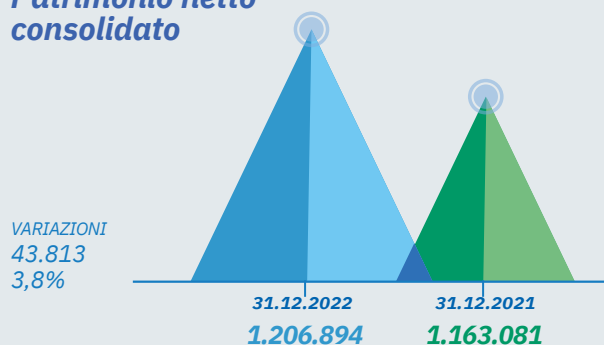


Dati patrimoniali-finanziari
(migliaia di euro)

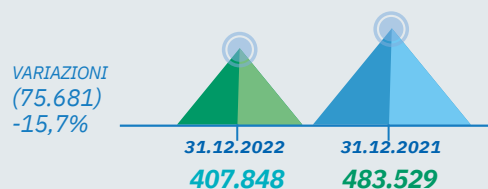
Capitale investito netto



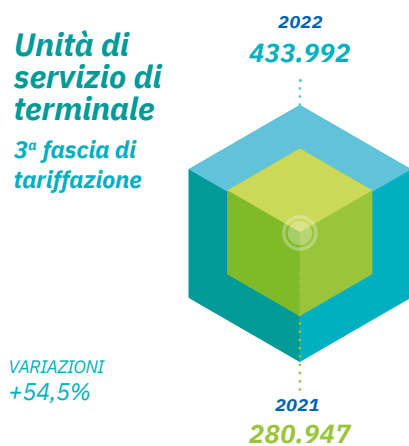
Patrimonio netto consolidato



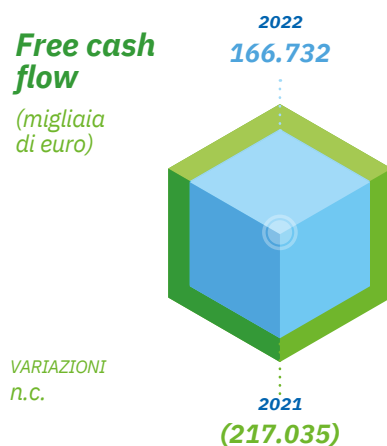
Indebitamento finanziario netto



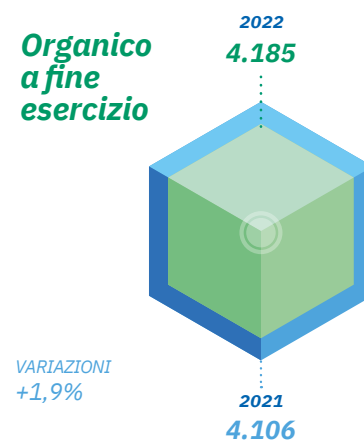
Unità di servizio di terminale 3^a fascia di tariffazione



Free cash flow
(migliaia di euro)

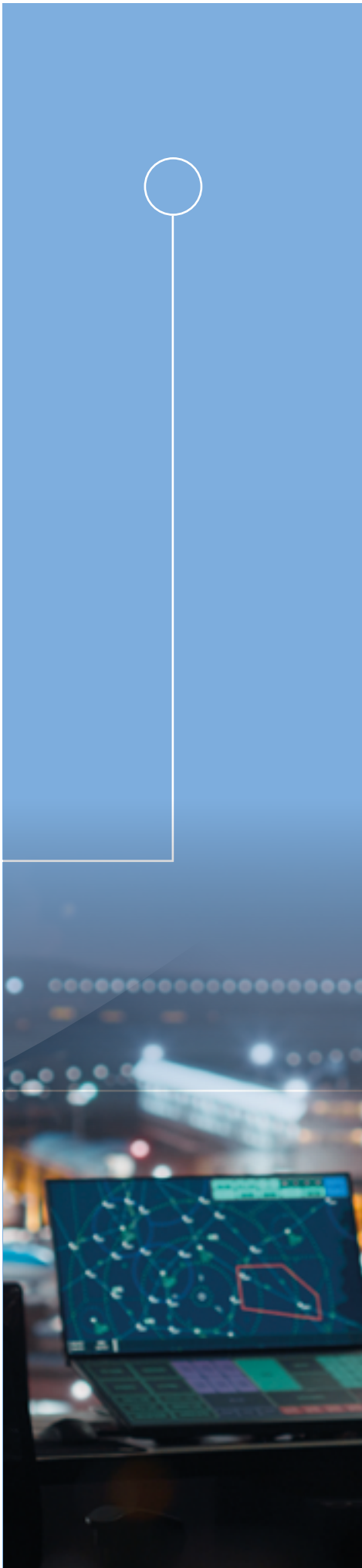
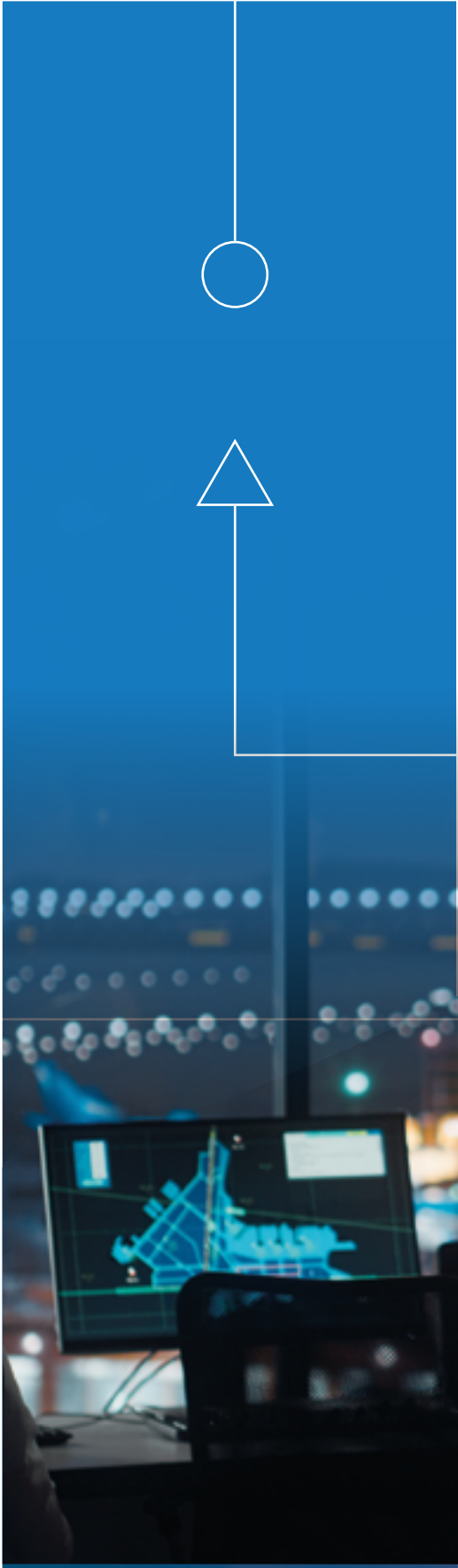
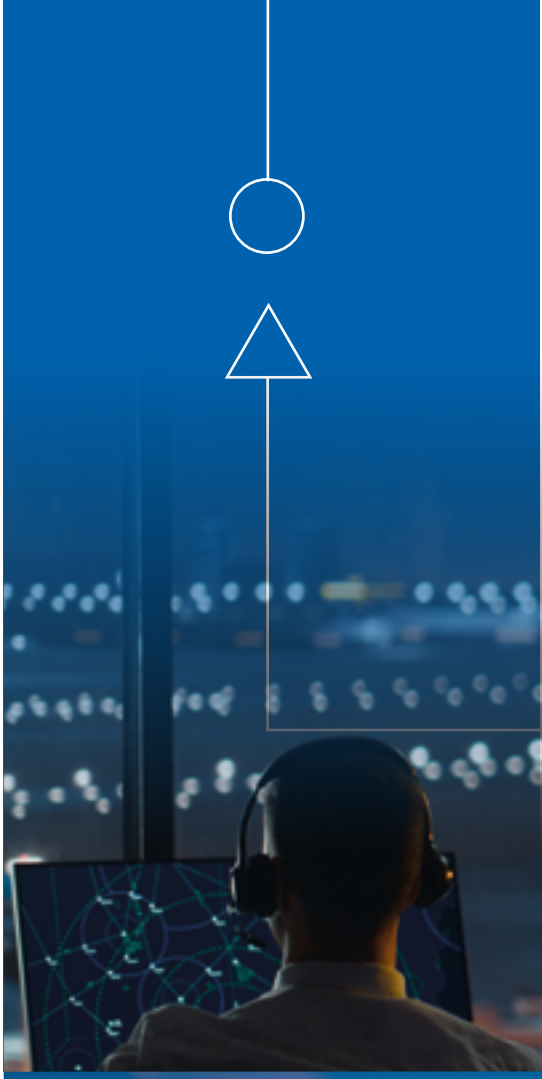


Organico a fine esercizio



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

Comitato Remunerazioni e Nomine

Presidente
Giuseppe Lorubio

Componenti
Laura Cavallo
Antonio Santi

Comitato Sostenibilità

Presidente
Carlo Paris

Componenti
Angela Stefania Bergantino
Fabiola Mascardi



Collegio Sindacale* (Triennio 2022-2024)

Presidente
Dario Righetti

Sindaci effettivi
Giuseppe Mongiello
Valeria Maria Scuteri

Sindaci supplenti
Roberto Cassader
Flavia Daunia Minutillo

Organismo di Vigilanza** (Triennio 2022-2024)

Presidente
Maurizio Bortolotto

Componenti
Domenico Gullo
Marina Scandurra

Società di revisione (Novennio 2016-2024)

EY S.p.A.

Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo su ENAV S.p.A. Tammaro Maiello

(*) Il Collegio Sindacale è stato nominato per il triennio 2022-2024 dall'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 3 giugno 2022.

(**) L'Organismo di Vigilanza è stato nominato per il triennio 2022-2024 dal Consiglio di Amministrazione del 12 maggio 2022.

Corporate Governance

Il sistema di *Corporate Governance* di ENAV è articolato in una serie di organi, principi, regole e procedure che risultano in linea con i contenuti del Codice di Corporate Governance e con le raccomandazioni formulate in materia dalla CONSOB, oltre che con le *best practice* riscontrabili in ambito internazionale. La *Corporate Governance* di ENAV, anche tenuto conto della rilevanza sociale dell'attività svolta, risulta orientata al perseguimento del successo sostenibile tramite la creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo e all'adeguato bilanciamento e valorizzazione di tutti gli interessi coinvolti.

La struttura di *Corporate Governance* di ENAV è articolata secondo il modello tradizionale italiano, il quale, ferme le attribuzioni riservate ai sensi di legge e di Statuto all'Assemblea, attribuisce la gestione strategica e operativa della Società al Consiglio di Amministrazione e la funzione di vigilanza al Collegio Sindacale.

In conformità allo Statuto e al Codice di Corporate Governance, il Consiglio di Amministrazione ha costituito al proprio interno tre comitati con funzioni consultive e propositive nei confronti del Consiglio stesso: il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, il Comitato Remunerazioni e Nomine e il Comitato Sostenibilità, i quali riferiscono al Consiglio tramite i rispettivi Presidenti in occasione di ogni seduta consiliare.

L'attività di 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, redatta ai sensi dell'art. 123-bis del TUF, in un documento autonomo, approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2023 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 e contiene, ai sensi dell'art. 3 e 4 del suddetto Decreto, informazioni relative ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva.

Il documento è soggetto ad autonoma approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione di ENAV. In continuità con quanto già effettuato nel 2021, 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 i *GRI Sustainability Reporting Standard* pubblicati dal *Global Reporting Initiative* (GRI) ed è conforme alle richieste del Regolamento UE 852/2020 e dell'Atto Delegato attuativo dell'art. 8 del suddetto Regolamento. La DNF è sottoposta a esame limitato da parte di EY S.p.A.

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

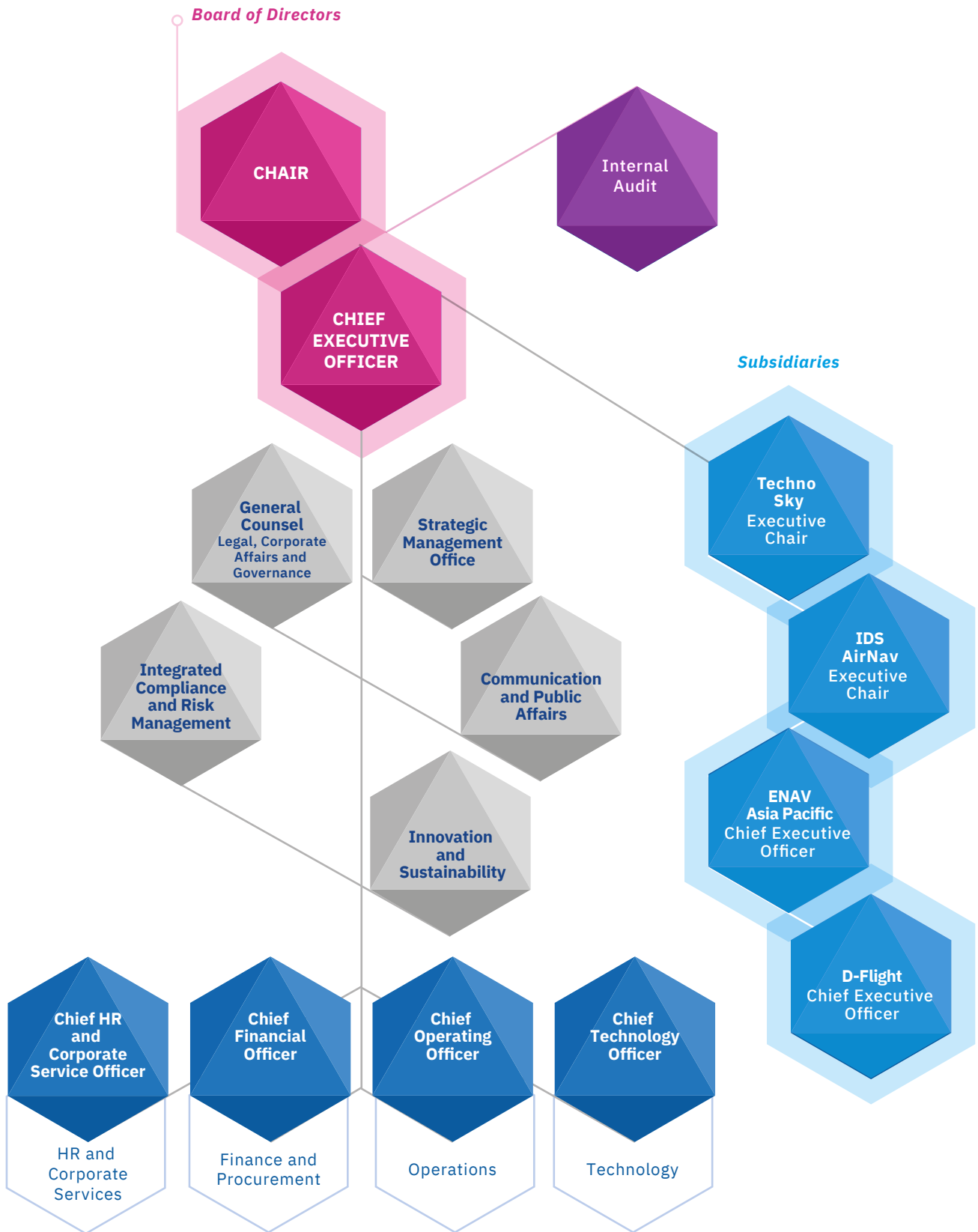
Modello organizzativo e attività del Gruppo ENAV

Modello organizzativo

Il modello organizzativo del Gruppo ENAV è rimasto invariato nelle sue linee generali, che hanno portato in questi anni ad attestare le strutture di staff sulla Capogruppo, permettendo alle società controllate di focalizzarsi sul proprio *core business*. La macrostruttura di ENAV, che non ha subito modifiche nel corso del 2022, è caratterizzata dalla presenza di quattro direzioni strategiche (*HR and Corporate Services, Finance and Procurement, Operations, Technology*) e di cinque riporti dell'Amministratore Delegato (*General Counsel, Integrated Compliance and Risk Management, Strategic Management Office, Communication and Public Affairs, Innovation and Sustainability*), cui si aggiunge la struttura di *Internal Audit* a riporto del Board.

La struttura organizzativa di primo livello attualmente vigente in ENAV è raffigurata nella seguente tabella:





Nel corso del 2022, sono stati realizzati degli interventi organizzativi che hanno riguardato diversi ambiti, tra cui si riportano i seguenti:

- la struttura *Integrated Compliance and Risk Management*, con la creazione al suo interno della struttura *Business Integrity*, nata per rispondere all'esigenza di strutturare una *compliance* di Gruppo con una visione di assieme del sistema dei controlli e del sistema di gestione dei rischi nel loro complesso. Con tale istituzione, si è completata l'integrazione dei controlli di secondo livello nell'ambito del presidio della struttura *Integrated Compliance and Risk Management*, che ha esteso il proprio ambito di competenza alle tematiche dell'anticorruzione, dell'antifrode, della *compliance* commerciale e della *privacy*, incorporando anche le attribuzioni e gli ambiti di responsabilità inizialmente allocate nella Funzione di Conformità per la Prevenzione della Corruzione contestualmente soppressa;
- la struttura *Legal, Corporate Affairs and Governance*, al cui interno sono state istituite due nuove strutture: *International Legal Support and Contract Assurance* e *Legal Affairs Business Partner Subsidiaries*. Alla prima struttura è stata attribuita la responsabilità di sovrintendere alla revisione degli accordi dei contratti per il mercato commerciale, garantendo il rispetto della *compliance* e i controlli di primo livello in tale ambito (adeguatezza dei termini, clienti non in *black list*, rispetto delle norme nazionali, UE e internazionali). Alla seconda struttura spetta il compito di assicurare la gestione delle attività inerenti agli affari legali delle società controllate di diritto italiano e di svolgere il ruolo di *focal point* per la raccolta delle istanze legali rivolte alla struttura *Legal, Corporate Affairs and Governance*;
- la struttura *HR and Corporate Services* è stata interessata da diverse modifiche, tra cui: la soppressione della struttura *People Business Partner* e la conseguente collocazione degli *HR Business Partner* a diretto riporto del *Chief HR and Corporate Services Officer*; l'istituzione della struttura *Talent Experience, Diversity and Inclusion Initiatives* con il compito di promuovere l'implementazione di iniziative, anche in ambito formativo, finalizzate alla valorizzazione delle diversità e alla promozione dell'inclusione; una rivisitazione della struttura *Group Shared Services* tesa a rafforzare i presidi responsabili della manutenzione ordinaria attraverso la creazione delle *Local Service Areas* collocate a diretto riporto del responsabile della struttura;
- nell'ambito della struttura *Innovation and Sustainability*, la struttura *Sustainability and Corporate Social Responsibility* è stata articolata in tre presidi organizzativi: *ESG Performance Management* con il compito di monitorare gli obiettivi del Piano di Sostenibilità, *Stakeholder Management and ESG Projects* con il compito di gestire le relazioni con gli stakeholder coinvolti nelle tematiche di sostenibilità e assicurare la gestione delle iniziative in ambito ESG; *Sustainability Promotion* con il compito di sviluppare internamente la cultura della sostenibilità e veicolare i risultati raggiunti dal Gruppo nello sviluppo sostenibile.

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

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

In particolare, nel corso del 2022, alla luce degli eventi geopolitici e delle conseguenti misure restrittive adottate dalle istituzioni nazionali e internazionali in risposta alle situazioni di dinamica geopolitica, tra cui il conflitto russo-ucraino, il Gruppo ENAV ha integrato il Codice Etico di Gruppo con alcuni 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 di business in conformità alle norme, ivi incluse le misure restrittive

nazionali e internazionali applicabili. Sono stati unitamente integrati anche il Regolamento Whistleblowing e la relativa piattaforma tecnologica.

Il nuovo Organismo di Vigilanza in ENAV e quelli delle società del Gruppo, nominati per la scadenza naturale del mandato, tenuto conto delle modifiche normative occorse al D.Lgs. 231/2001, hanno ritenuto opportuno sviluppare uno specifico *Risk Assessment* e contestuale *Gap Analysis* per procedere a un aggiornamento dei Modelli 231, qualora necessario a seguito dei relativi risultati.

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 recepiti dal management.



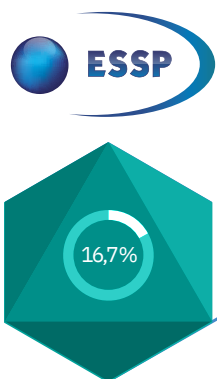
Attività del Gruppo

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.

d-flight
enabling autonomous flight



technosky
an enav group company



ESSP



IDS AirNav
an enav group company

Aireon



enav
north atlantic



enav
asia pacific

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 e 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 dei *Servizi di 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 extraeuropei, con una presenza diffusa su scala globale.

Nel settore operativo residuale *Altri servizi* 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, per il tramite della Aireon Holdings LLC (nel seguito anche "Aireon"), una quota di partecipazione pari all'8,60% (*pre-redemption*) nella Aireon LLC, che si attesterà a 10,35% post clausola di *redemption*. La quota di partecipazione *post redemption* si è diluita dall'11,11% (dato 2021) al 10,35% per effetto dell'aumento di capitale deliberato da parte dei soci nel mese di maggio 2022 e perfezionatosi a giugno 2022 ma non sottoscritto da ENAV North Atlantic. Aireon ha realizzato e gestisce il 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*, e 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., 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 20,0%, con una capitalizzazione di mercato al 31 dicembre 2022 pari a circa 2,14 miliardi di euro.

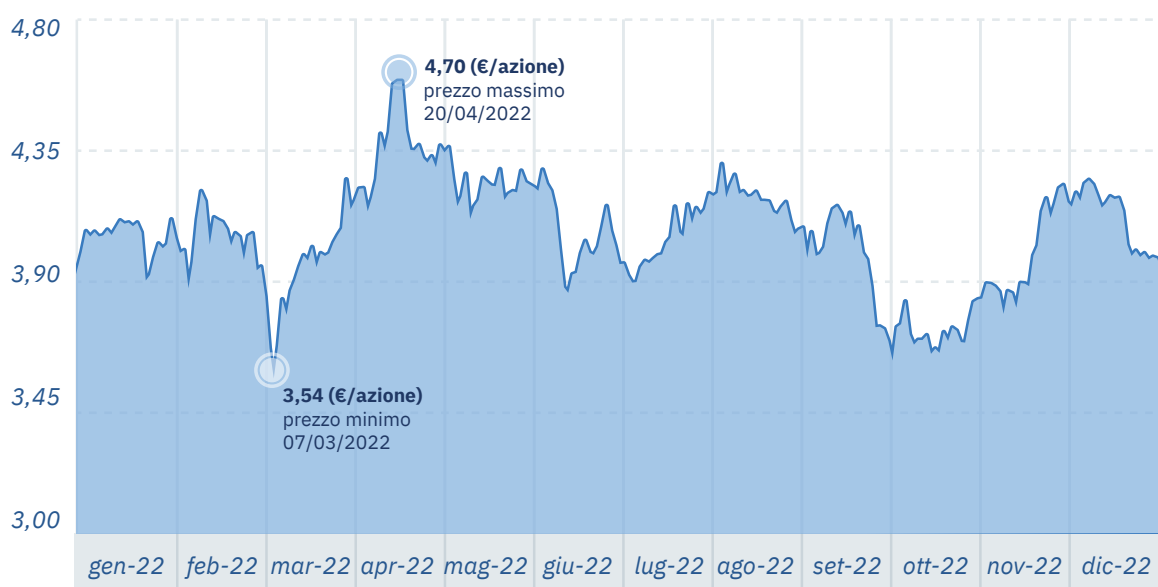
Durante l'esercizio 2022, il titolo ha mostrato un andamento positivo partendo da un'apertura di anno a euro 3,93 e chiudendo l'anno a un prezzo di euro 3,96 (con un incremento di circa l'1%). In merito al volume di azioni trattate nell'anno, la media giornaliera si è attestata a circa 385 mila pezzi scambiati, tendenzialmente in linea con quanto registrato nel 2019, periodo pre-COVID, e circa il 50% rispetto a quanto emerso nell'esercizio precedente. Nel 2022 l'indice FTSE MIB, il listino dei maggiori 40 titoli italiani, ha fatto registrare un ribasso del 13,3% e l'indice FTSE Mid Cap, di cui ENAV fa parte, ha evidenziato un decremento del 21,0%.

L'andamento del titolo ENAV nel corso dell'esercizio è stato principalmente influenzato da fattori esogeni quale il conflitto russo-ucraino e dal sensibile aumento dei tassi di interesse e dell'inflazione. Il prezzo più alto del titolo nel 2022 è stato registrato nella giornata del 20 aprile, con un prezzo per azione di euro 4,70, mentre il prezzo minimo si è avuto il 7 marzo, con un prezzo per azione pari a euro 3,54.

Si segnala come nei primi due mesi del 2023 il titolo ENAV si sia apprezzato (+5,5%) raggiungendo alla data del 28 febbraio 2023 il prezzo di 4,178 euro per azione.

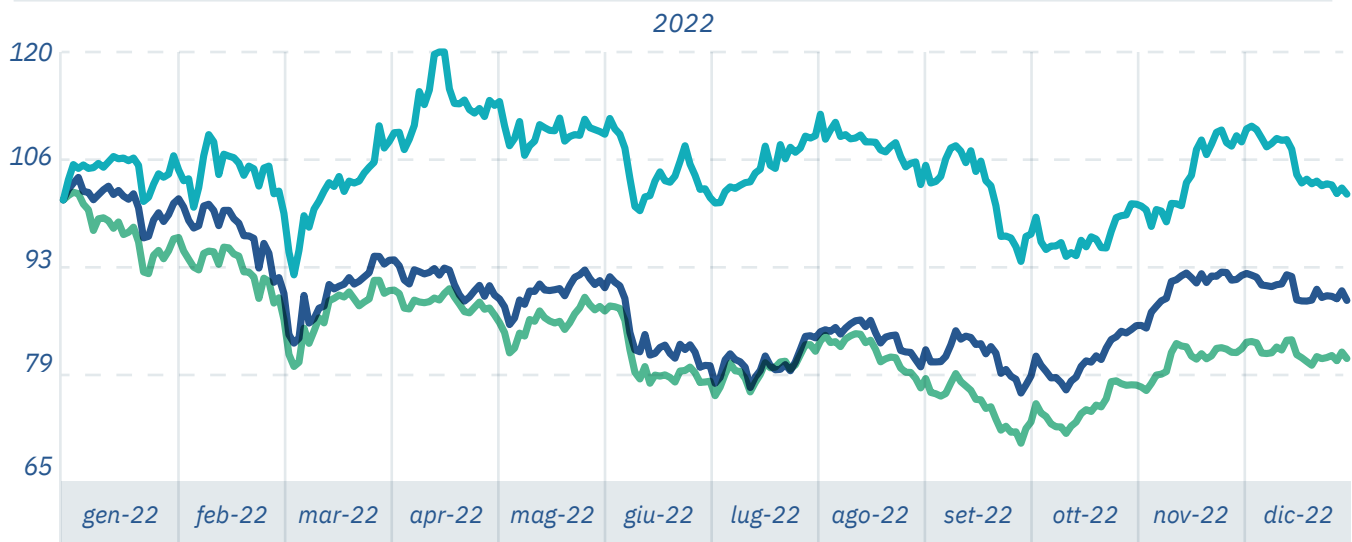
Andamento titolo ENAV

(€/azione)



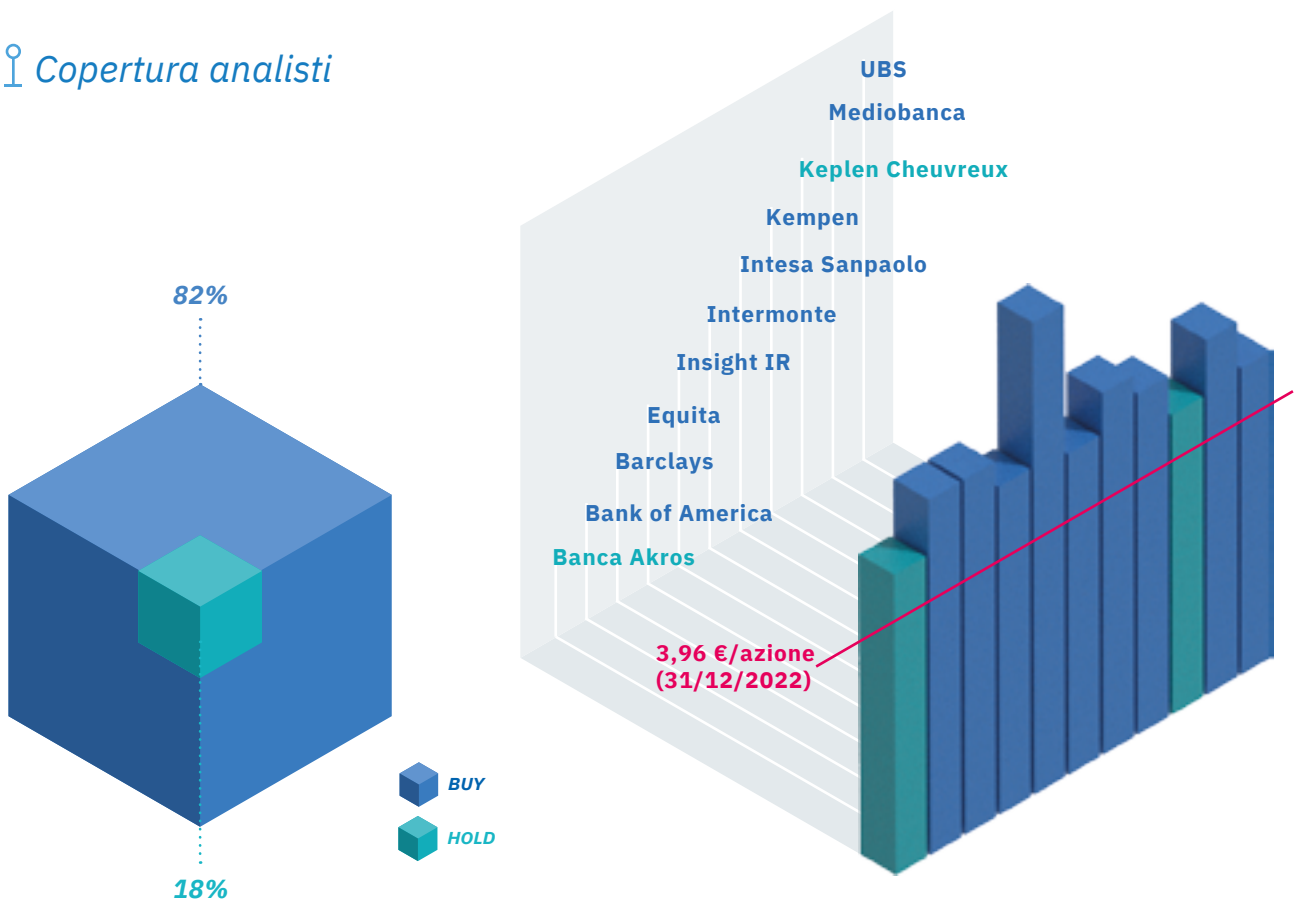
Andamento titolo ENAV, FTSE MIB e FTSE Italia Mid Cap (base 100)

■ ENAV
 ■ FTSE MIB
 ■ FTSE Italia Mid Cap



Il titolo ENAV al 31 dicembre 2022 è coperto da undici analisti, appartenenti ai maggiori istituti di intermediazione italiani ed esteri, alcuni dei quali specializzati su società infrastrutturali. Di questi undici analisti, a fine anno 2022, nove avevano una valutazione “BUY” sul titolo ENAV e due una valutazione “HOLD”.

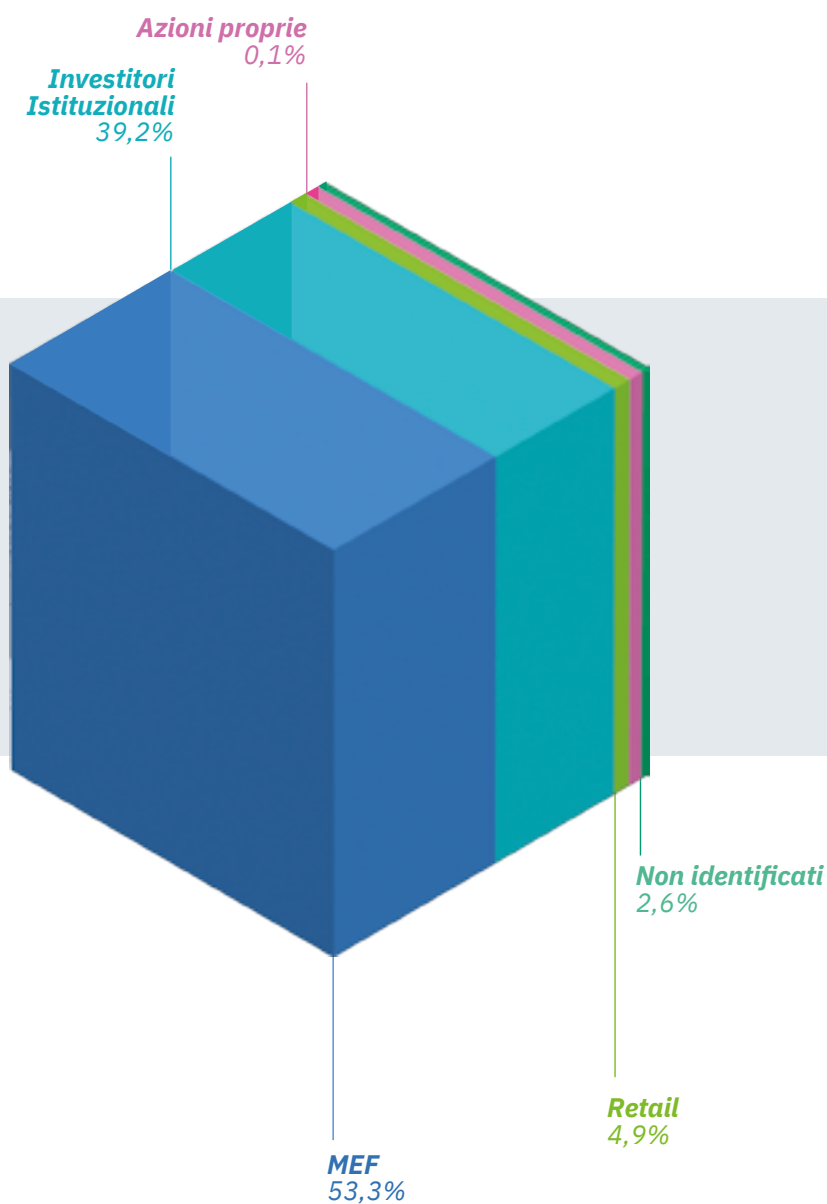
Copertura analisti



Azionariato

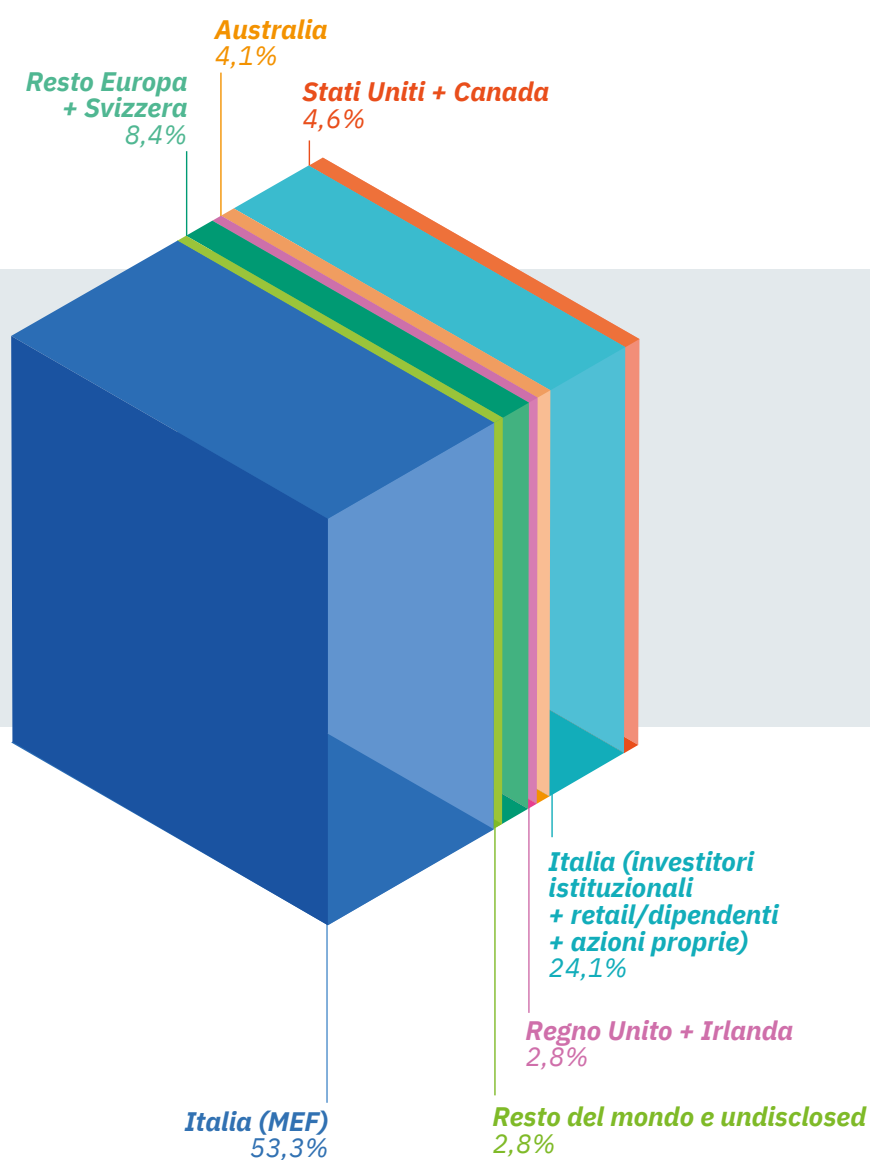
A fine 2022 il capitale sociale di ENAV risulta pari a 541.744.385 euro ed è rimasto invariato rispetto al 2021. La Capogruppo detiene azioni proprie che sono state oggetto di acquisto nell'esercizio 2018 mentre nessuna operazione di acquisto è stata posta in essere nel corso dell'esercizio 2022. Al 31 dicembre 2022 ENAV detiene 370.519 azioni proprie corrispondenti allo 0,068% del capitale sociale, acquisite a un prezzo medio unitario netto di euro 4,14.

Azionariato



In base alle analisi effettuate nel mese di novembre 2022 le azioni di ENAV sono detenute per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per lo 0,07% dalla stessa ENAV sotto forma di azioni proprie e per il 46,65% dal mercato indistinto principalmente costituito da investitori istituzionali (per la maggior parte italiani, europei, inglesi, nord-americani e australiani) affiancati da una componente *retail*.

Azionariato
per area
geografica



Andamento operativo

Scenario di riferimento e risultato della gestione

Il 2022 è stato caratterizzato da una intensa e costante ripresa dei volumi di traffico aereo che ha portato a registrare, nei mesi di agosto e ottobre, dei livelli di traffico aereo superiori ai corrispondenti periodi del 2019, anno pre-pandemico. A favore di tale dinamica hanno concorso il graduale allentamento delle restrizioni connesse all'emergenza sanitaria e la rinnovata propensione agli spostamenti oltre all'intervenuta modifica delle tratte europee, a causa del conflitto russo-ucraino, che ha portato aerei di grandi dimensioni e dalla lunga percorrenza, principalmente provenienti dai quadranti orientali, a interessare il cielo italiano, con conseguente maggior sviluppo di voli e di unità di servizio.

L'effetto combinato di tali eventi ha determinato, per l'Italia, una ripresa molto elevata del traffico e delle unità di servizio, superiore ai volumi previsti da STATFOR di Eurocontrol, e maggiore della crescita rilevata nel dato medio europeo. A conferma di quanto sopra detto, concorrono i dati relativi alle unità di servizio di rotta, i quali, nel confronto con il 2019, ultimo anno di riferimento pre-pandemico, vedono per l'Italia a fine 2022 un risultato complessivo del -4,8% (pari a un recupero del 95,2% del volume 2019), con valori che, nei mesi di agosto e ottobre, hanno addirittura evidenziato una crescita rispetto ai corrispondenti mesi del 2019 rispettivamente del +0,8% e del +2,6%. Il livello in crescita del traffico ha quindi determinato nel 2022 un effetto positivo sui ricavi da tariffa, i quali, nel confronto con il 2021, evidenziano un incremento di 409,8 milioni di euro (+86,9%). Proprio in virtù del *back to normal* dei voli e delle unità di servizio, congiuntamente alla piena applicazione nel 2022 del canonico schema regolatorio delle performance, previsto dal Regolamento comunitario 2019/317, i ricavi da *balance* a fine 2022 registrano un valore negativo per 14,8 milioni di euro, in riduzione di 309,2 milioni di euro rispetto al consuntivo del 2021. A seguito quindi delle dinamiche sopra riportate, il totale dei ricavi da tariffa congiuntamente al *balance* registrano complessivamente un incremento di 100,6 milioni di euro (+13,1%) rispetto al consuntivo 2021.

Il 2022 segna il ritorno alla piena adozione del Regolamento UE 2019/317 (*Performance and charging scheme*), grazie anche all'approvazione del Piano di Performance italiano da parte del regolatore comunitario avvenuta ad aprile. In particolare, nel 2022, mediante il *balance*, trova nuovamente applicazione il cosiddetto "rischio traffico", il recupero totale dell'effetto inflattivo, il bonus sulla capacità per il conseguimento del target di puntualità dei voli. Per quanto riguarda il nostro Paese, ed ENAV, i costi e il traffico previsti nelle tariffe 2022, quale corrispettivo per i servizi della navigazione aerea, trovano quindi la *compliance* con la regolamentazione comunitaria a seguito della Decisione di Conformità sul Piano di Performance italiano emessa dalla Commissione europea, come sopra detto, nel mese di aprile 2022.

Relativamente ai ricavi da mercato terzo si assiste a un incremento del +21%, rispetto al 2021, attestandosi a 39,9 milioni di euro. Il maggior valore rilevato a fine 2022 è essenzialmente ascrivibile alla Capogruppo per le attività sviluppate in Qatar e alla società Techno Sky per le maggiori attività per l'Autorità Libica presso gli aeroporti di Tripoli e Misurata. Per quanto concerne i costi, il valore complessivo a fine 2022 evidenzia un valore pari a 672,1 milioni di euro, in incremento rispetto al consuntivo del 2021 per 57,9 milioni di euro. Tale aumento è in larga parte riconducibile alle maggiori attività del personale operativo impegnato nella attività di controllo del traffico aereo, in considerazione dei volumi di traffico in crescita sia rispetto al precedente anno che rispetto al *forecast* del periodo, al rinnovo del contratto di lavoro con le parti sindacali, avvenuto a fine 2022, che ha previsto un riconoscimento dell'effetto inflattivo per il periodo 2020-2022 di *vacatio* contrattuale relativamente

alla parte economica e all'elevata inflazione registrata nel 2022 che ha determinato un aumento dei prezzi dei materiali e dei servizi, con effetti particolarmente rilevanti sui costi per energia elettrica e utenze in generale. Per effetto delle dinamiche sopra descritte, il risultato in termini di EBITDA nel consuntivo del 2022 risulta pari a 272,2 milioni di euro, in incremento rispetto al valore del precedente esercizio per 49,8 milioni di euro (+22,4%). La considerevole performance sui ricavi, accompagnata da una politica di mirata gestione dei costi esterni, ha determinato un EBITDA in aumento anche nel confronto con il target previsto a budget.

Relativamente alla situazione finanziaria del Gruppo, si rileva che l'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2022 presenta un saldo di 407,8 milioni di euro, in miglioramento, rispetto al 31 dicembre 2021, di 75,7 milioni di euro. Tale variazione positiva è dovuta alla dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa positivo grazie alla ripresa delle attività del trasporto aereo che ha prodotto maggiori incassi dal *core business* della Capogruppo.

Infine, si evidenzia che il Gruppo dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2022, per un ammontare pari a 294 milioni di euro.

Andamento del mercato e del traffico aereo

Il 2022 è stato caratterizzato da una intensa e costante ripresa delle attività di controllo del traffico aereo che ha visto un incremento dei volumi del traffico aereo gestito, in particolar modo nel periodo estivo, conseguente alla rinnovata propensione ai viaggi e agli spostamenti. Tale incremento del traffico si è manifestato in ogni trimestre dell'anno, con dati in crescendo, che hanno visto un primo trimestre 2022 recuperare, in termini di unità di servizio, l'82,2% rispetto al dato registrato nel 2019, ultimo anno di riferimento "pre-pandemico". Il primo semestre 2022, infatti, ha registrato un 89,8%, i primi nove mesi un 93,7% fino a chiudere l'esercizio 2022 con un risultato complessivo, in termini di unità di servizio di rotta (*), pari a 95,2%, di poco inferiore al valore registrato nel 2019.

Tale tendenza è stata comune a tutti i principali Stati europei e in particolare agli Stati appartenenti al cosiddetto *comparator group* dell'Europa continentale, tra cui emerge il dato della Spagna, di poco superiore a quello dell'Italia attestandosi su un recupero in termini di unità di servizio del 96,4%, seguita dalla Francia con 86,8%, Gran Bretagna con 85,6% e Germania con 83,3%.

Le unità di servizio di rotta del 2022 per l'Italia, poste a confronto con i dati del 2021, evidenziano un incremento del 65,3%, attribuibile principalmente al ridotto volume di traffico aereo registrato nel corso del 2021 che risultava ancora condizionato dalle restrizioni imposte sugli spostamenti internazionali. Il risultato per gli Stati aderenti ad Eurocontrol, in linea con il dato italiano, è stato pari a +65,4% e, con riferimento agli altri Stati appartenenti al *comparator group*, si rileva il dato della Gran Bretagna (+94,9%), della Spagna (+73,6%), della Francia (+69,0%) e della Germania (+62,6%).

Anche le unità di servizio di terminale registrate in Italia si attestano su valori positivi pari a un +63,6%, rispetto all'esercizio precedente, dato in linea con quanto rilevato per il traffico di rotta, e registrano un recupero del +88,6% rispetto ai valori registrati nel 2019. Tutti i principali aeroporti italiani hanno beneficiato della ripresa delle attività del trasporto aereo, con alcuni che hanno realizzato volumi di traffico anche superiori al 2019.

TRAFFICO TOTALE DI ROTTA unità di servizio (**)	VARIAZIONI			
	2022	2021	n.	%
Francia	18.897.985	11.180.520	7.717.465	69,0%
Germania	12.647.284	7.776.983	4.870.301	62,6%
Gran Bretagna	10.782.061	5.531.451	5.250.610	94,9%
Spagna	11.078.709	6.382.913	4.695.796	73,6%
Italia (***)	9.561.778	5.782.897	3.778.881	65,3%
EUROCONTROL	136.455.114	82.500.404	53.954.710	65,4%

(*) 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 2022, un incremento sia delle unità di servizio (UdS) comunicate da Eurocontrol, che si attestano a +65,3% (pari valore anche includendo la categoria residuale *Esente non comunicato ad Eurocontrol*), che del numero dei voli assistiti del +59,7% (+58,9% se si ricomprende anche la categoria residuale *Esente non comunicato ad Eurocontrol*).

Il consistente aumento dei flussi di traffico è legato al graduale "back to normal" connesso al miglioramento sul fronte dell'emergenza sanitaria e conseguentemente delle condizioni di viaggio, rispetto al 2021 che risultava parzialmente condizionato da restrizioni. In particolare, si evidenzia come nel solo terzo trimestre 2022 si sia registrato un recupero, in termini di unità di servizio, rispetto al corrispondente trimestre del 2019 del 98,9% e per il solo quarto trimestre 2022 si è rilevato un recupero del 100,7%.

Le criticità connesse dalla crisi russo-ucraina che ha portato, a partire dal mese di febbraio 2022, sia al blocco dei voli da e per i Paesi in questione che dei voli effettuati dalle compagnie russe, hanno generato un impatto molto marginale in quanto rappresentano una quota trascurabile del volato complessivo gestito dalla Capogruppo. La chiusura dello spazio aereo russo-ucraino ha comportato, invece, una diversa pianificazione dei flussi di traffico a livello europeo di cui ha beneficiato anche lo spazio aereo italiano, principalmente in relazione ai sorvoli.

TRAFFICO IN ROTTA (numero di voli)			VARIAZIONI	
	2022	2021	n.	%
Nazionale	288.543	215.179	73.364	34,1%
Internazionale	851.227	468.447	382.780	81,7%
Sorvolo	655.767	421.660	234.107	55,5%
Totale pagante	1.795.537	1.105.286	690.251	62,4%
Militare	37.253	36.302	951	2,6%
Altro esente	20.657	19.328	1.329	6,9%
Totale esente	57.910	55.630	2.280	4,1%
Totale comunicato da Eurocontrol	1.853.447	1.160.916	692.531	59,7%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	22.238	19.610	2.628	13,4%
Totale complessivo	1.875.685	1.180.526	695.159	58,9%

TRAFFICO IN ROTTA (unità di servizio)			VARIAZIONI	
	2022	2021	n.	%
Nazionale	1.874.555	1.373.896	500.659	36,4%
Internazionale	3.453.665	1.826.296	1.627.369	89,1%
Sorvolo	4.096.084	2.447.068	1.649.016	67,4%
Totale pagante	9.424.304	5.647.260	3.777.044	66,9%
Militare	121.797	122.561	(764)	-0,6%
Altro esente	15.677	13.076	2.601	19,9%
Totale esente	137.474	135.637	1.837	1,4%
Totale comunicato da Eurocontrol	9.561.778	5.782.897	3.778.881	65,3%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	3.229	2.672	557	20,8%
Totale complessivo	9.565.007	5.785.569	3.779.438	65,3%

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 2022 un risultato positivo sia in termini di unità di servizio (UdS) (+89,1%) che nel numero di voli assistiti (+81,7%). Il maggiore livello di crescita di tale tipologia di traffico rispetto alle altre è principalmente connesso al minore sviluppo del traffico internazionale realizzato nel 2021 rispetto al 2020 (+36,7%). Ponendo a confronto i risultati del 2022 con il dato del 2019, emerge un recupero del traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, dell'84,7%, valore inferiore rispetto a quanto realizzato nelle altre tipologie di traffico. Il traffico internazionale rappresenta in termini di UdS circa il 36% del totale comunicato da Eurocontrol.

Relativamente alla percorrenza chilometrica delle rotte di traffico internazionale (bassa, media e alta percorrenza sullo spazio aereo nazionale) nell'esercizio 2022, tutte le categorie dei voli hanno realizzato sostanziali recuperi in termini di unità di servizio rispetto al 2021. Utilizzando il 2019 come base, la fascia ad alta percorrenza chilometrica (>700 km) ha recuperato quasi interamente i livelli di UdS attestandosi al 98%.

In merito alle direttrici di volo per continente, il 2022, rispetto al 2021, ha registrato, in termini di unità di servizio, un importante incremento dei collegamenti tra l'Italia e il resto d'Europa (+91%), tra l'Italia e l'Africa (+108%) e tra l'Italia e il continente americano (+170%) rappresentativi rispettivamente dell'84%, del 6% e del 5% delle UdS internazionali totali. I collegamenti tra l'Italia e l'Asia hanno osservato una crescita minore (+20%) e sono rappresentativi di circa il 5% delle UdS totali internazionali. Rispetto al 2019, le direttrici di traffico tra l'Italia e il resto dell'Europa sono quelle che hanno presentato un recupero maggiore (91% UdS);

- un traffico di sorvolo commerciale, categoria di movimenti di solo attraversamento dello spazio aereo nazionale, che ha registrato nel 2022 un incremento sia nelle unità di servizio (+67,4%) che nel numero di voli assistiti (+55,5%). Per tale tipologia di traffico si osserva, rispetto al dato del 2019, un completo recupero del traffico che si attesta a 100,9%, in cui incide notevolmente il risultato del secondo semestre che si è incrementato del +6,1% di UdS rispetto al corrispondente periodo del 2019. Il traffico di sorvolo rappresenta, in termini di UdS, circa il 43% del totale comunicato da Eurocontrol.

Con riferimento alle distanze chilometriche percorse nell'esercizio in esame, tutte le rotte aeree registrano notevoli incrementi nei volumi di traffico gestiti in termini di UdS e le fasce a bassa e alta percorrenza chilometrica superano anche i livelli raggiunti nel 2019. Riguardo alle principali direttrici di traffico si evidenzia come nel 2022 vi siano stati importanti incrementi nei collegamenti che coinvolgono l'Europa per i voli intraeuropei (+77% UdS), che rappresentano il 55% del totale delle UdS di sorvolo, per i collegamenti Europa-Africa (+80% UdS) ed Europa-Asia (+31% UdS), che rappresentano rispettivamente circa il 23% e l'12% del totale delle unità di servizio di sorvolo. Rispetto al 2019 le direttrici di traffico intraeuropee e quelle Europa-Africa presentano un totale recupero realizzando rispettivamente il 101% e il 103%. Anche le rotte con destinazione il continente americano risultano in forte incremento sia rispetto al 2021 che al 2019;

- un traffico nazionale commerciale che ha registrato nel 2022 un incremento sia delle unità di servizio (+36,4%) che nel numero dei voli assistiti (+34,1%), con un incremento anche del peso medio degli aerei utilizzati (+3%). Il buon andamento dei flussi di traffico è confermato anche dal dato che emerge dal confronto con il 2019, che evidenzia un recupero in termini di UdS del 106% con entrambi i semestri del 2022 che hanno registrato valori superiori al 2019. Il traffico nazionale rappresenta, in termini di UdS, circa il 20% del totale comunicato da Eurocontrol. Con riferimento alle fasce chilometriche, nel 2022, 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 52% del totale delle UdS nazionali, registra un incremento del +32,6% in termini di UdS. Diversamente, la fascia a media percorrenza, che comprende le rotte che collegano in prevalenza gli aeroporti di Roma e di Napoli con il resto del Paese, rileva un incremento del +39,8% in termini di UdS. I volumi sulle rotte ad alta percorrenza chilometrica mostrano risultati migliori anche rispetto al 2019 con un totale recupero sia in termini di UdS (118%) che di numero di voli assistiti (115%);
- un traffico esente suddiviso in: i) traffico esente comunicato da Eurocontrol che ha registrato un incremento del +1,4% in termini di unità di servizio e del +4,1% nel numero dei voli assistiti. Su tale categoria di voli si riflette l'attività dei voli militari (-0,6% di UdS) che rappresenta 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 (+20,8%) che nel numero dei voli assistiti pari +13,4%. Il traffico aereo esente rappresenta solo il 1,5% del totale delle UdS 2022.

Relativamente alle compagnie aeree, nel 2022, 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, con tre compagnie, quali **Ryanair**, **Easyjet** e **Wizz Air**, che si sono collocate tra le prime quattro per numero di UdS sviluppate nel 2022. Tra queste compagnie, **Ryanair** si è confermata primo vettore in Italia con una quota di mercato del 20% sul totale delle UdS e un incremento del +69% rispetto al 2021. **Easyjet** e **Wizz Air** hanno realizzato importanti incrementi in termini di UdS, rispetto al 2021, pari rispettivamente a +100% e +81%, e detengono entrambi una quota di mercato pari a circa il 6%. Anche altre compagnie, quali **Volotea** (+30% UdS), **Vueling** (+121% UdS), **Aegean** (+60% UdS) ed **Eurowings** (+111% UdS) confermano la loro presenza sul mercato italiano con notevoli miglioramenti rispetto al 2021. Tra i vettori tradizionali, si registrano incrementi sia tra le compagnie medio-orientali, quali **Turkish Airlines** (+53% UdS), **Emirates** (+74% UdS) e **Qatar Airways** (+13% UdS), che tra le compagnie europee, quali **Lufthansa** (+66% UdS), **Air France** (+57% UdS) e **British Airways** (+90% UdS). La nuova compagnia aerea italiana **ITA Airways** nel 2022 si posiziona al terzo posto per numero di UdS sviluppate con una quota di mercato di circa il 6% sul totale delle UdS.

Traffico di terminale

Il traffico di terminale comunicato da Eurocontrol, che riguarda le attività di decollo e atterraggio nel raggio di 20 km dalla pista, registra, nel 2022, un andamento positivo sia in termini di unità di servizio, pari a +63,6%, che per numero di voli assistiti, pari a +57,4%. Rispetto al 2019 si registra un recupero nel traffico aereo assistito dell'88,6% in termini di unità di servizio.



TRAFFICO DI TERMINALE (numero di voli)			VARIAZIONI	
	2022	2021	n.	%
Nazionale				
Chg. Zone 1	32.612	22.681	9.931	43,8%
Chg. Zone 2	66.749	48.243	18.506	38,4%
Chg. Zone 3	179.029	134.911	44.118	32,7%
Totale voli nazionali	278.390	205.835	72.555	35,2%
Internazionale				
Chg. Zone 1	73.473	34.165	39.308	115,1%
Chg. Zone 2	160.611	89.130	71.481	80,2%
Chg. Zone 3	188.497	108.332	80.165	74,0%
Totale voli internazionali	422.581	231.627	190.954	82,4%
Totale pagante	700.971	437.462	263.509	60,2%
Esenti				
Chg. Zone 1	186	129	57	44,2%
Chg. Zone 2	942	1.129	(187)	-16,6%
Chg. Zone 3	20.664	20.453	211	1,0%
Totale voli esenti	21.792	21.711	81	0,4%
Totale comunicato da Eurocontrol	722.763	459.173	263.590	57,4%
Esente non comunicato ad Eurocontrol				
Chg. Zone 1	0	0	0	n.a.
Chg. Zone 2	313	331	(18)	-5,4%
Chg. Zone 3	12.163	11.095	1.068	9,6%
Tot. voli esenti non comunicati ad Eurocontrol	12.476	11.426	1.050	9,2%
Totali per Chg. Zone				
Chg. Zone 1	106.271	56.975	49.296	86,5%
Chg. Zone 2	228.615	138.833	89.782	64,7%
Chg. Zone 3	400.353	274.791	125.562	45,7%
Totale complessivo	735.239	470.599	264.640	56,2%

TRAFFICO DI TERMINALE (unità di servizio)			VARIAZIONI	
	2022	2021	n.	%
Nazionale				
Chg. Zone 1	43.104	29.013	14.091	48,6%
Chg. Zone 2	84.062	59.883	24.179	40,4%
Chg. Zone 3	212.171	156.628	55.543	35,5%
Totale UdS nazionale	339.337	245.524	93.813	38,2%
Internazionale				
Chg. Zone 1	115.214	50.023	65.191	130,3%
Chg. Zone 2	224.727	130.965	93.762	71,6%
Chg. Zone 3	213.207	116.031	97.176	83,8%
Totale UdS internazionale	553.148	297.019	256.129	86,2%
Totale pagante	892.485	542.543	349.942	64,5%
Esenti				
Chg. Zone 1	408	301	107	35,5%
Chg. Zone 2	423	571	(148)	-25,9%
Chg. Zone 3	7.746	7.507	239	3,2%
Totale UdS esenti	8.577	8.379	198	2,4%
Totale comunicato da Eurocontrol	901.062	550.922	350.140	63,6%
Esente non comunicato ad Eurocontrol				
Chg. Zone 1	0	0	0	n.a.
Chg. Zone 2	26	27	(1)	-3,7%
Chg. Zone 3	868	781	87	11,1%
Tot. uds esente non comunicato ad Eurocontrol	894	808	86	10,6%
Totali per Chg. Zone				
Chg. Zone 1	158.726	79.337	79.389	100,1%
Chg. Zone 2	309.238	191.446	117.792	61,5%
Chg. Zone 3	433.992	280.947	153.045	54,5%
Totale complessivo	901.956	551.730	350.226	63,5%

In termini complessivi, i risultati del 2022, comparati con il precedente esercizio, evidenziano un importante recupero di attività in termini di unità di servizio per tutte le zone tariffarie, evidenziandosi una dinamica di entità diversa nel confronto con il 2019. In particolare:

- la *Charging Zone 1*, interamente riferita all'aeroporto di Roma Fiumicino, ha rilevato nel 2022 un incremento, in termini di unità di servizio, del +100,1% e dell'86,5% come voli assistiti, in considerazione di un basso volume di traffico emerso nel 2021. Rispetto al 2019 si evidenzia un recupero in termini di UdS del 67,9%, in misura ridotta rispetto alle altre zone tariffarie, a causa di una lenta ripresa sia del traffico nazionale che di quello internazionale, nella sua componente extra UE. Sull'andamento di tale aeroporto incide 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;
- la *Charging Zone 2*, rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, ha registrato nel 2022 un incremento sia delle UdS (+61,5%) che dei voli assistiti (+64,7%) principalmente generato dal traffico internazionale (+71,6% UdS) e in particolare nella componente verso i Paesi UE (+91,6%). Nel confronto con l'esercizio 2019 emerge un recupero in termini di unità di servizio dell'89,7% del totale con la componente di traffico nazionale che si attesta al 109%. Con riferimento agli aeroporti appartenenti a tale zona di tariffazione, rispetto al 2021, si registra il buon andamento di tutti gli aeroporti, tra cui Milano Linate (+62,8% UdS), Bergamo Orio al Serio (+65,9% UdS), Milano Malpensa (+47,5% UdS) e Venezia Tessera (+115% UdS);
- la *Charging Zone 3*, che comprende tutti gli altri aeroporti nazionali, si attesta su valori positivi sia in termini di UdS (+54,5%) che di numero dei voli assistiti (+45,7%), trainata principalmente dall'andamento del traffico internazionale (+83,8% UdS). Rispetto al 2019, questa fascia tariffaria recupera il 98,6% in termini di UdS, con un solo traffico nazionale che registra livelli superiori del 2019 attestandosi al 109%. Tutti i principali aeroporti di questa fascia tariffaria registrano incrementi in termini di unità di servizio, rispetto al 2021, e alcuni aeroporti risultano in crescita anche rispetto al 2019, come Napoli (+3,5% UdS), Palermo (+6,1% UdS), Bari (+19,1% UdS), Torino (+1,1% UdS) e Olbia (+12,7% UdS).

Indicatori di Safety e Capacity

Safety

La Commissione Europea, nell'ambito 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 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 2021 con la pubblicazione, nel mese di ottobre del 2022, del *PRB Monitoring Report 2021*, il quale ha evidenziato, con riferimento a tutti gli ANSP (*Air Navigation Service Provider*), come l'indicatore di *Safety* oggetto di monitoraggio registri un buon risultato mantenendosi ai livelli emersi prima della pandemia e che il tasso degli SMI e RI a contributo ATM rimane in linea con il trend emerso negli ultimi dieci anni, continuando con un andamento decrescente. Per quanto riguarda invece la *Safety Performance* del 2022, 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 2023.

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 a una scala di valori crescenti, da A ad D, definisce il livello di implementazione, maturità ed efficacia del *Safety Management System* (SMS). 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 2021 per questo specifico obiettivo, come riassunto nella tabella seguente, risultano migliori dei target previsti alla fine del terzo *reference period*.

MANAGEMENT OBJECTIVES			
	Risultati 2021	Target 2024	Risultati 2020
Safety Culture	C	C	C
Safety Policy and Objectives	C	C	C
Safety Risk Management	D	D	D
Safety Assurance	D	C	D
Safety Promotion	C	C	C

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 che verrà utilizzato ai fini di analisi delle performance 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.

Dopo la pandemia da COVID-19 e i suoi effetti negativi sul traffico aereo, a partire dall'inizio del 2022, ENAV ha visto una decisa ripresa del numero dei voli assistiti passando da 1,02 milioni di voli IFR (*Instrument Flight Rules*) gestiti nel 2021 ai circa 1,66 milioni di voli gestiti nel 2022, segnando un aumento nel numero dei voli assistiti del 63% rispetto al 2021, evidenziandosi una riduzione di circa il 9% rispetto il 2019.

Per quanto riguarda la puntualità, durante la fase di volo in rotta sono stati attribuiti, nell'anno 2022, 363.818 minuti di ritardo ATFM – *Air Traffic Flow Management* (54.064 minuti nel 2021 e 5.147 minuti nel 2020). Rispetto al target fissato dalla Commissione Europea per il 2022 (0,11 minuti/volo), l'indicatore prestazionale chiave *ritardo medio in rotta (en-route) per volo assistito* calcolato per le sole ragioni ATM (*Air Traffic Management*) a contributo ENAV ha fatto registrare il valore di 0,07 minuti per volo assistito, ossia di 0,04 minuti inferiore

al target assegnato. Considerando invece il dato complessivo nazionale, ossia comprendente varie ragioni di ritardo non considerate ai fini della determinazione del target fissato dalla Commissione Europea in quanto non dipendenti dalla fornitura dei servizi ATM, come ad esempio le condizioni climatiche, tale dato è risultato pari a 0,22 minuti per volo assistito.

La performance qualitativa offerta dalla Capogruppo nel 2022 ha risentito, oltre all’atteso aumento del numero dei voli assistiti, nei periodi dell’anno considerati normalmente più tranquilli, anche dell’aumento dell’incidenza di fenomeni meteorologici avversi (il 57% del totale ritardo ATFM *en-route*), dell’impatto sulla capacità ATC nei diversi settori operativi degli Area Control Center della Capogruppo (il 29% del totale ritardo ATFM *en-route*) e di alcune giornate di sciopero (il 14% del totale ritardo ATFM *en-route*). Ponendo il risultato prestazionale conseguito a confronto con quello degli ANSP francesi, tedeschi e spagnoli, omologhi per tipologia di operazioni, si rileva che nessuno di essi ha raggiunto l’obiettivo assegnato. La prestazione di ENAV, in un contesto operativo mutato rispetto al periodo pre-pandemico, ha comunque garantito anche per il 2022 un adeguato grado di flessibilità per le compagnie aeree che volano nello spazio aereo nazionale.

La seguente tabella evidenzia il confronto tra i target indicati nel Piano di Performance e quelli raggiunti nel 2022 per il dominio *en-route*.

CAPACITY EN-ROUTE - TARGET DA PIANO DI PERFORMANCE E CONSUNTIVO 2022		
	IFR/GAT Flights	En-Route Service Unit
	1.666.153	9.561.778
	<i>Obiettivo Piano di Performance</i>	<i>Valore dell’indicatore raggiunto</i>
En-route ATFM Delay per Flight (min/flight)	0,11	0,07

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 per l’anno 2022 era di 0,33 minuti per volo assistito mentre il valore conseguito è stato di 0,067 minuti per volo assistito, ossia circa un sesto 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 un valore di 0,002 minuti per volo assistito.

La seguente tabella evidenzia il confronto tra il target indicato nel Piano di Performance e quello raggiunto nel 2022 per il dominio di terminale.

CAPACITY TERMINAL - TARGET DA PIANO DI PERFORMANCE E CONSUNTIVO 2022		
	Obiettivo Piano di Performance	Obiettivo raggiunto
Terminal Arrival ATFM Delay	non superiore a 0,33 (minuti per volo assistito)	0,067

Risultati economici, 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 in ottica gestionale, diversi dai prospetti coerenti con i principi contabili internazionali e 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;
- **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 e oneri e dalle Attività/Passività per imposte anticipate/differite;

- **Indebitamento finanziario netto:** è la somma delle Passività finanziarie correnti e non correnti, dei Crediti finanziari correnti e non correnti, dei Debiti commerciali non correnti e delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti. L'indebitamento finanziario netto è determinato in modo conforme a quanto previsto dall'orientamento n. 39 emanato dall'ESMA 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 2022 non vi sono state variazioni dell'area di consolidamento rispetto a quanto dichiarato per l'esercizio 2021.

Conto economico consolidato riclassificato

Il risultato economico del Gruppo ENAV che chiude l'esercizio 2022 con un utile consolidato di 104,5 milioni di euro, conferma il trend emerso in corso di anno di una piena ripresa delle attività del settore del trasporto aereo, che, sebbene non sia ancora ritornato ai livelli antecedenti l'emergenza sanitaria, registra valori molto positivi con un recupero pari al 95,2%, in termini di unità di servizio, del traffico aereo di rotta rilevato nel 2019. Infatti, nel 2022 si assiste a un deciso aumento del traffico aereo assistito che, in termini di unità di servizio, equivale a +65,3% per la rotta e +63,5% per il terminale, rispetto all'esercizio precedente, che mostrava già una lieve ripresa nelle attività, corrispondente a +44,9% per la rotta e +36,2% per il terminale, rispetto al 2020. Tale variazione positiva si riflette pienamente sui ricavi da *core business* che si attestano a 881,1 milioni di euro in incremento dell'86,9%, rispetto al 2021, e inferiore di solo il 5,5% rispetto al 2019, risultati che compensano pienamente il valore del balance rilevato nell'esercizio pari a negativi 14,8 milioni di euro, determinato in conformità alla normale regolamentazione in ambito tariffario basato sul meccanismo del rischio traffico.

Si ricorda che nel 2021, il balance era stato determinato applicando il Regolamento UE 2020/1627 emanato dalla Commissione Europea per il *combined period* 2020-2021 e sulla base dei target di efficienza determinati dalla Decisione 2021/891 del 2 giugno 2021, permettendo il recupero di parte della perdita di traffico registrata nel biennio di emergenza sanitaria. Sulla base della diversa regolamentazione applicata per la determinazione della voce Ricavi da balance e del ritorno dei livelli di traffico ai valori pre-COVID, l'esercizio 2022, esclusivamente per tale voce, non risulta pienamente comparabile con l'esercizio 2021.

I costi operativi si incrementano complessivamente del 9,4%, rispetto all'esercizio precedente, sia a causa dei maggiori costi associati alla ripresa delle attività del traffico aereo che incidono sia sul costo del personale che sugli altri costi operativi, sia a causa dell'accordo definito con le Organizzazioni Sindacali per il riconoscimento dell'inflazione legato al periodo di *vacatio* contrattuale, determinando un EBIDTA di 272,2 milioni di euro in incremento del 22,4% e un EBIT di 148,3 milioni di euro in incremento del 50,9%, rispetto al 2021, a seguito di una riduzione del valore degli ammortamenti che compensa la maggiore svalutazione dei crediti rispetto all'esercizio precedente.

Tali effetti positivi si riflettono sul risultato consolidato dell'esercizio che si attesta a 104,5 milioni di euro in incremento del 33,9%, rispetto al 2021, in cui l'utile risultava pari a 78 milioni di euro.

			VARIAZIONI	
	2022	2021	valori	%
Ricavi da attività operativa	921.032	504.307	416.725	82,6%
Balance	(14.817)	294.398	(309.215)	n.a.
Altri ricavi operativi	38.095	37.874	221	0,6%
Totale ricavi	944.310	836.579	107.731	12,9%
Costi del personale	(543.979)	(499.241)	(44.738)	9,0%
Costi per lavori interni capitalizzati	27.569	27.442	127	0,5%
Altri costi operativi	(155.712)	(142.404)	(13.308)	9,3%
Totale costi operativi	(672.122)	(614.203)	(57.919)	9,4%
EBITDA	272.188	222.376	49.812	22,4%
EBITDA margin	28,8%	26,6%	2,2%	
Ammortamenti netto contribuiti su investimenti	(117.888)	(120.724)	2.836	-2,3%
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(5.967)	(3.366)	(2.601)	77,3%
EBIT	148.333	98.286	50.047	50,9%
EBIT margin	15,7%	11,7%	4,0%	
Proventi (oneri) finanziari	(551)	4.500	(5.051)	n.a.
Risultato prima delle imposte	147.782	102.786	44.996	43,8%
Imposte dell'esercizio	(43.285)	(24.755)	(18.530)	74,9%
Utile/(Perdita) consolidata dell'esercizio	104.497	78.031	26.466	33,9%
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	105.004	78.372	26.632	34,0%
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi	(507)	(341)	(166)	48,7%

(migliaia di euro)

Analisi dei ricavi

I ricavi da attività operativa si attestano a 921,1 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto all'esercizio precedente, dell'82,6% e sono composti per 881,1 milioni di euro dai ricavi da *core business* della Capogruppo (+86,9% rispetto al 2021) e per 39,9 milioni di euro dai ricavi per attività svolte dal Gruppo sul mercato terzo, in incremento del 21%, rispetto al 2021. L'incremento dei ricavi è strettamente connesso alla ripresa delle attività del settore del trasporto aereo che grazie alle coperture vaccinali e all'assenza di limitazioni alla circolazione tra gli Stati ha favorito il ritorno alla normalità.

I ricavi da *core business* si riferiscono ai ricavi di rotta commerciali per 648,2 milioni di euro, raddoppiati rispetto all'esercizio precedente, per effetto delle maggiori unità di servizio sviluppate nel 2022 che si attestano a +65,3% (+46,2% 2021 su 2020). Nell'incremento dei ricavi incide anche la maggiore tariffa applicata nel 2022 pari a +20,33% (euro 75,42 nel 2022 vs euro 62,68 nel 2021), che si attesta a +16,67% se si considera la sola tariffa al netto del balance.

I ricavi di terminale commerciali ammontano a 220,5 milioni di euro e registrano un incremento del 61,7%, rispetto al 2021, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attesta a +64,5% (+37,2% 2021 su 2020) e per effetto dell'incremento tariffario applicato nelle prime due zone di tariffazione. L'incremento delle attività nel settore del trasporto aereo si sono riflesse sugli ottimi risultati raggiunti che hanno registrato, rispetto al 2019 anno pre-pandemico, un recupero complessivo in termini di unità di servizio dell'88,4% con valori positivi relativamente al traffico aereo nazionale per la seconda e terza zona di tariffazione che si attestano a +9,2% rispetto al 2019.

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 +100,1% rispetto al 2021 (+8,1% 2021 su 2020) e una tariffa applicata in incremento del +10,98% attestandosi a euro 182,61 rispetto a euro 164,55 del 2021.

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 +61,5% (+33,7% 2021 su 2020) e un incremento tariffario del +33,59% rispetto alla tariffa applicata nel 2021 (euro 214,89 vs euro 160,86).

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 +54,5% rispetto al 2021 (+49% 2021 su 2020) e un -1,4% se posto a confronto con il 2019, periodo pre-pandemico, dimostrando la notevole ripresa del traffico aereo. La tariffa applicata nel 2022 si attesta a euro 334,24 in riduzione del 15,46% rispetto alla tariffa 2021 che ammontava a euro 395,35.

I ricavi da mercato non regolamentato ammontano a 39,9 milioni di euro e registrano un incremento del 21%, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i ricavi derivanti dalla commessa a favore della Qatar Civil Aviation Authority ai fini della gestione del traffico aereo connesso alla FIFA World Cup 2022, l'avanzamento delle commesse in Libia per l'ammodernamento e installazione dei sistemi negli aeroporti di Tripoli e Misurata, il rinnovo della manutenzione dei software AIS (*Aeronautical Information Service*) con l'ANSP della Polonia, la vendita del software per la realizzazione del sistema AIS per l'ANSP rumeno e la fornitura di licenze al *service provider* australiano.

La componente rettificativa per balance, parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide negativamente per 14,8 milioni di euro e riguarda principalmente il balance per rischio traffico di importo pari a 54,5 milioni di euro in restituzione ai vettori, avendo generato a consuntivo delle unità di servizio maggiori rispetto a quanto pianificato nel Piano di Performance sia per la rotta che per la seconda fascia di tariffazione, e un balance negativo anche per la terza fascia di tariffazione pari a 4,9 milioni di euro determinato secondo il meccanismo del *cost recovery*. Tali effetti sono stati in parte calmierati dall'iscrizione del balance positivo sull'inflazione per complessivi 34,7 milioni di euro derivante dal diverso tasso inflattivo risultato a fine 2022 pubblicato da Eurostat pari a +8,7%, rispetto all'1,8% inserito nel Piano di Performance. Si è proceduto inoltre all'iscrizione del balance per il *bonus capacity*, grazie al raggiungimento dell'obiettivo di piano che per la rotta prevedeva un target di 0,11 minuti per volo assistito chiuso a 0,07 minuti di ritardo per volo assistito.

Nell'esercizio 2022 i balance sono stati determinati secondo il normale meccanismo previsto dal Regolamento UE 2019/317 e quindi considerando il Piano di Performance e i target di efficienza dichiarati nella Decisione 2021/891 della Commissione Europea e resi definitivi con la Decisione di Esecuzione 2022/773 del 13 aprile 2022. La forte variazione emersa rispetto ai dati del 2021 è imputabile alla diversa determinazione di calcolo del balance che ha per l'esercizio precedente seguito la regolamentazione prevista dalla Commissione Europea per il *combined period* 2020-2021, disciplinata nell'ambito del Regolamento UE 2020/1627, emesso a seguito dell'emergenza sanitaria.

Analisi dei costi

I costi operativi mostrano un incremento del +9,4%, rispetto al 2021, attestandosi a 672,1 milioni di euro e rilevano un aumento sia del costo del personale (+9%) che degli altri costi operativi (+9,3%) con valori tendenzialmente stabili nei ricavi derivanti dai lavori interni capitalizzati (+0,5%).

Con riferimento al costo del personale che si attesta a 543,9 milioni di euro in incremento di 44,7 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, si evidenzia che tale maggior valore è legato (i) alla ripresa delle attività nel settore del trasporto aereo che ha influito sulla parte variabile della retribuzione, con un maggiore lavoro straordinario del personale operativo e un premio di risultato più alto in quanto legato alle maggiori unità di servizio gestite nel 2022; (ii) alla *summer season* riferita per gli importi riconosciuti per la maggiore concentrazione di attività nel periodo estivo; (iii) all'accordo siglato con le Organizzazioni Sindacali che ha riconosciuto al personale dipendente l'incremento inflattivo per il periodo di *vacatio* contrattuale del triennio 2020-2022 con impatto nella retribuzione fissa. A livello di organico di Gruppo, l'esercizio 2022 chiude con un organico effettivo di 4.185 unità, in aumento di 79 unità rispetto al 2021 e un organico medio di 4.221 unità (+34 unità rispetto al 2021).

Gli altri costi operativi registrano un incremento netto del 9,3%, rispetto al 2021, generalizzato su varie voci di costo e legato alla ripresa delle attività, che ha comportato, tra l'altro, un incremento del costo delle trasferte di tutto il personale del Gruppo, delle prestazioni professionali legate alle commesse di vendita e al supporto specialistico su attività del Gruppo, ma tra tutte si evidenzia il forte incremento delle utenze per il maggior costo dell'energia elettrica che ha interessato l'intero territorio nazionale.

Margini

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'**EBITDA** che si attesta a 272,2 milioni di euro in incremento del +22,4 rispetto al 2021.

Gli ammortamenti, al netto dei contributi su investimenti, registrano un decremento del 2,3% per i minori ammortamenti rilevati nell'esercizio, mentre la svalutazione dei crediti, congiuntamente all'accantonamento dei fondi rischi, ha determinato complessivamente un valore negativo pari a 5,9 milioni di euro, in incremento di 2,6 milioni di euro rispetto al 2021, principalmente per la svalutazione prudenziale effettuata dal Gruppo sulle posizioni di credito verso la Russia, per compagnie aeree in difficoltà finanziaria e altre posizioni di credito che nel modello valutativo utilizzato evidenziano una difficoltà nel recupero. Tali valori incidono nella determinazione dell'**EBIT** che si attesta a 148,3 milioni di euro in incremento del 50,9% rispetto all'esercizio precedente.

I proventi e oneri finanziari si attestano a negativi 0,6 milioni di euro, in peggioramento rispetto al dato positivo emerso nel 2021 che si attestava a 4,5 milioni di euro. Tale variazione è legata sia a un incremento degli oneri finanziari per il rialzo dei tassi di interesse e il maggiore indebitamento finanziario, sia ai minori proventi finanziari: l'esercizio precedente conteneva, infatti, gli interessi attivi incassati sul credito per la maggiore imposta IRES versata negli anni 2007/2011, oggetto di cessione nel corso del 2021.

Le imposte dell'esercizio si attestano a 43,3 milioni di euro in incremento di 18,5 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 2021. Il *tax rate* IRES risulta pari al 25,3% leggermente superiore all'aliquota teorica per il *reversal* delle imposte anticipate.

L'utile dell'esercizio di competenza del Gruppo si attesta a 105 milioni di euro in incremento del 34%, rispetto al 2021. La quota del risultato di esercizio di interessenza di terzi evidenzia una perdita di 0,5 milioni di euro, in incremento del 48,7% rispetto all'esercizio precedente.

Dati patrimoniali e finanziari riclassificati consolidati

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONI	
Attività materiali	847.440	879.281	(31.841)	-3,6%
Attività per diritti d'uso	4.252	5.434	(1.182)	-21,8%
Attività immateriali	180.418	176.193	4.225	2,4%
Partecipazioni in altre imprese	36.310	47.253	(10.943)	-23,2%
Crediti commerciali non correnti	606.775	687.253	(80.478)	-11,7%
Altre attività e passività non correnti	(151.156)	(161.721)	10.565	-6,5%
Capitale immobilizzato netto	1.524.039	1.633.693	(109.654)	-6,7%
Rimanenze	61.082	61.519	(437)	-0,7%
Crediti commerciali	333.568	177.161	156.407	88,3%
Debiti commerciali	(140.096)	(116.425)	(23.671)	20,3%
Altre attività e passività correnti	(142.070)	(74.585)	(67.485)	90,5%
Capitale di esercizio netto	112.484	47.670	64.814	n.a.
Capitale investito lordo	1.636.523	1.681.363	(44.840)	-2,7%
Fondo benefici ai dipendenti	(40.869)	(47.896)	7.027	-14,7%
Fondi per rischi e oneri	(11.443)	(13.914)	2.471	-17,8%
Attività/(Passività) per imposte anticipate/differite	30.531	27.057	3.474	12,8%
Capitale investito netto	1.614.742	1.646.610	(31.868)	-1,9%
Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo	1.205.554	1.161.234	44.320	3,8%
Patrimonio Netto di pertinenza di Terzi	1.340	1.847	(507)	-27,4%
Patrimonio Netto	1.206.894	1.163.081	43.813	3,8%
Indebitamento finanziario netto	407.848	483.529	(75.681)	-15,7%
Copertura del capitale investito netto	1.614.742	1.646.610	(31.868)	-1,9%

(migliaia di euro)

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2022 si attesta a 1.614,7 milioni di euro in riduzione di 31,9 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2021, e risulta coperto per il 74,7% dal Patrimonio Netto Consolidato e per il 25,3% da mezzi di terzi.

Il Capitale immobilizzato netto del Gruppo ENAV si attesta a 1.524 milioni di euro, in decremento netto di 109,7 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2021, principalmente per: i) il decremento delle attività materiali per 31,8 milioni di euro in funzione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; ii) il minor valore delle partecipazioni in altre imprese per 10,9 milioni di euro dovuto all'adeguamento del valore della partecipazione al *fair value* in Aireon in diminuzione di 13,9 milioni di euro (14,8 milioni di dollari) e alla variazione del tasso di cambio dollaro/euro; iii) la riduzione netta dei crediti commerciali non correnti per 80,5 milioni di euro quale effetto derivante dalle nuove iscrizioni dei crediti per balance di competenza dell'esercizio 2022, al netto della componente finanziaria, più che compensate

dall'imputazione nei crediti commerciali correnti dei balance inseriti in tariffa 2023.

Il Capitale di esercizio netto si attesta a positivi 112,5 milioni di euro in incremento di 64,8 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2021. Le principali variazioni hanno riguardato: i) l'incremento dei crediti commerciali per 156,4 milioni di euro, riferito per 21,5 milioni di euro al maggior credito verso Eurocontrol per una maggiore fatturazione riferita ai mesi di volato di novembre e dicembre rispetto ai corrispondenti mesi dell'esercizio precedente e per 131,8 milioni di euro al credito per balance inerente alla prima quota dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 riferiti alla perdita di traffico generata a seguito dell'emergenza sanitaria, il cui recupero è stato previsto in cinque anni, ad eccezione della terza fascia di tariffazione che verrà recuperata in sette anni, a decorrere dalla tariffa 2023; ii) l'incremento dei debiti commerciali per 23,7 milioni di euro connesso principalmente all'iscrizione dei debiti per balance rilevati nell'esercizio 2022 e riferiti in particolar modo al rischio traffico risultato in restituzione ai vettori avendo generato a consuntivo maggior traffico aereo rispetto al pianificato; iii) la variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto netto di maggior debito per 67,5 milioni di euro dovuto ai maggiori debiti tributari associati al maggior carico fiscale, ai contributi e ritenute IRPEF sul personale dipendente per il pagamento dell'inflazione riconosciuta per gli anni di *vacatio* contrattuale ed erogata nel mese di dicembre e dalle maggiori passività verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di competenza degli incassi di rotta e di terminale. Tali effetti sono stati parzialmente compensati dal pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riferito al 2020 per complessivi 16,2 milioni di euro e dall'incasso dei progetti finanziati in ambito PON Trasporti e *Connecting European Facility*.

Nella determinazione del capitale investito netto incide anche il fondo benefici ai dipendenti per negativi 40,9 milioni di euro, in decremento di 7 milioni di euro per le liquidazioni erogate al personale dipendente e per l'utile attuariale rilevato al 31 dicembre 2022, i fondi per rischi e oneri per 11,4 milioni di euro, in riduzione per 2,5 milioni di euro principalmente per la riclassifica di 1,8 milioni di euro della quota iscritta al 31 dicembre 2021 nel fondo oneri del personale per l'isopensione data la cessazione del rapporto di lavoro per tre dirigenti, le attività per le imposte anticipate e le passività per imposte differite per un importo netto di positivi 30,5 milioni di euro, in incremento rispetto al 31 dicembre 2021 per la fiscalità anticipata iscritta 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 1.206,9 milioni di euro e registra un incremento netto di 43,8 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2021. Tale variazione si riferisce all'utile consolidato 2022 pari a 104,5 milioni di euro, all'effetto positivo derivante dalla riserva di conversione in euro dei bilanci delle società controllate estere per 3,5 milioni di euro e dall'utile attuariale registrato sulla riserva per benefici ai dipendenti che, al netto dell'effetto fiscale, ammonta a 4,2 milioni di euro. Tali effetti positivi sono stati parzialmente compensati dalla riserva negativa iscritta per l'adeguamento al *fair value* della partecipazione in Aireon per 10,9 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale e dal pagamento del dividendo 2021 per 58,5 milioni di euro erogato agli azionisti nel mese di ottobre 2022 in conformità alla delibera assembleare assunta il 3 giugno 2022.

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2022 presenta un saldo di 407,8 milioni di euro in miglioramento di 75,7 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2021. 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.

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONI	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	267.732	225.310	42.422	18,8%
Crediti finanziari correnti	169	70	99	n.a.
Indebitamento finanziario corrente	(431.651)	(250.325)	(181.326)	72,4%
Indebitamento finanziario corrente per lease ex IFRS 16	(2.009)	(1.907)	(102)	5,3%
Indebitamento finanziario corrente netto	(165.759)	(26.852)	(138.907)	n.a.
Crediti finanziari non correnti	0	83	(83)	-100,0%
Indebitamento finanziario non corrente	(165.094)	(411.428)	246.334	-59,9%
Indebitamento finanziario non corrente per lease ex IFRS 16	(2.570)	(3.771)	1.201	-31,8%
Debiti commerciali non correnti	(74.425)	(41.561)	(32.864)	79,1%
Indebitamento finanziario non corrente	(242.089)	(456.677)	214.588	-47,0%
Indebitamento finanziario netto	(407.848)	(483.529)	75.681	-15,7%

(migliaia di euro)

Il minor indebitamento finanziario netto emerso al 31 dicembre 2022 è dovuto principalmente all'effetto della dinamica degli incassi e dei pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa positivo grazie alla ripresa delle attività del trasporto aereo che ha prodotto maggiori incassi dal *core business* della Capogruppo. Inoltre, nel corso del 2022 vi sono stati gli incassi netti dei progetti finanziati in ambito europeo e PON Trasporti per complessivi 19,7 milioni di euro, effetti in parte compensati dal pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riferito all'esercizio 2020 e 2021 per complessivi 31,5 milioni di euro, il pagamento del debito verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota degli incassi di rotta e di terminale di competenza per complessivi 19,1 milioni di euro, e il pagamento del dividendo per complessivi 58,4 milioni di euro.

Si evidenzia che il Gruppo dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2022, per un ammontare pari a 294 milioni di euro.

Flussi Finanziari consolidati

	2022	2021	VARIAZIONI
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di esercizio	236.897	(157.148)	394.045
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di investimento	(70.165)	(59.887)	(10.278)
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento	(124.510)	124.677	(249.187)
Flusso monetario netto dell'esercizio	42.222	(92.358)	134.580
Disponibilità liquide ad inizio esercizio	225.310	317.419	(92.109)
Differenze cambio su disponibilità iniziali	200	249	(49)
Disponibilità liquide a fine esercizio	267.732	225.310	42.422
Free cash flow	166.732	(217.035)	383.767

(migliaia di euro)

Il Flusso di cassa generato da attività di esercizio al 31 dicembre 2022 ammonta a 236,9 milioni di euro in deciso incremento rispetto al valore registrato nell'esercizio precedente che aveva assorbito cassa per 157,1 milioni di euro. Tale flusso positivo è stato determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori: i) l'incremento netto dei crediti commerciali correnti e non correnti pari a 76,7 milioni di euro, aumento inferiore rispetto al dato del 2021, e legato principalmente al maggior credito verso Eurocontrol per la ripresa delle attività del settore del trasporto aereo, riguardanti posizioni non ancora scadute, e per i crediti Balance riferiti alle quote di competenza dell'esercizio 2022. Tali crediti, determinati sulla base del normale meccanismo del rischio traffico, risultano di entità minore rispetto all'esercizio precedente in cui i balance erano stati determinati in conformità alla Regolamentazione UE 2020/1627 in vigore per il *combined period* 2020-2021 al fine di tener conto della perdita di traffico aereo generata dalla pandemia da COVID-19; ii) l'incremento dei debiti tributari per la maggiore fiscalità corrente associata alla maggiore base imponibile generata nell'esercizio rispetto al 2021, dove invece si era realizzato un decremento dei crediti tributari per l'incasso del credito per la maggiore imposta IRES pagata negli esercizi precedenti e oggetto di incasso parziale e successiva cessione nel corso dell'esercizio 2021 per 23,1 milioni di euro in quota capitale; iii) la variazione netta in aumento delle altre attività e passività correnti per 43,9 milioni di euro, imputabile sia al decremento netto delle altre attività correnti per l'incasso dei progetti finanziati in ambito PON Trasporti e CEF per 19,7 milioni di euro che alle maggiori passività correnti per i maggiori debiti verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di incassi di rotta e di terminale di loro competenza emersi nell'esercizio e all'incremento dei debiti verso il personale per gli accantonamenti dell'esercizio, effetto parzialmente compensato dal pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze presente nel saldo 2021 per 16,2 milioni di euro. Nell'esercizio a confronto la variazione delle altre attività e passività correnti incideva negativamente per 38,8 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; iv) la variazione dei debiti commerciali correnti e non correnti registrano un incremento di 28,6 milioni di euro riferito principalmente all'iscrizione dei debiti per balance di competenza del 2022, laddove nell'esercizio a confronto, oltre a una minore incidenza dei debiti per balance, si evidenziavano anche maggiori pagamenti effettuati ai fornitori per progetti di esercizio al fine di recuperare la dilazione attuata nel periodo di emergenza sanitaria; v) il maggior risultato dell'esercizio per 26,5 milioni di euro rispetto al 2021.

Il Flusso di cassa da attività di investimento al 31 dicembre 2022 ha assorbito liquidità per 70,2 milioni di euro in misura maggiore per 10,3 milioni di euro, rispetto al 2021. Tale variazione è dovuta sia a un aumento dei *capex* per 12,1 milioni di euro, attestandosi a complessivi 97,8 milioni di euro, che ai maggiori pagamenti effettuati verso i fornitori per progetti di investimento, beneficiando della ripresa delle attività nel settore del trasporto aereo che ha generato maggiori flussi finanziari in entrata.

Il Flusso di cassa da attività di finanziamento ha assorbito liquidità per complessivi 124,5 milioni di euro generando una variazione negativa di 249,2 milioni di euro rispetto al dato emerso al 31 dicembre 2021, che evidenziava un flusso di cassa positivo di 124,7 milioni di euro beneficiando della liquidità derivante dalla sottoscrizione dei finanziamenti nella forma di *Term Loan* per complessivi 180 milioni di euro. Nel 2022 si è proceduto alla sottoscrizione con un *pool* di banche di un *Term Loan* di 180 milioni, della durata di 12 mesi, con finalità di *refinancing* a copertura del *private placement* scaduto e rimborsato il 4 agosto 2022. Si è inoltre proceduto al rimborso delle rate trimestrali e semestrali dei finanziamenti in essere e al pagamento del dividendo del 2021 avvenuto nel mese di ottobre, in conformità alla delibera assembleare del 3 giugno 2022, effetto non presente nei flussi relativi all'esercizio 2021.

Il *free cash flow* si attesta a positivi 166,7 milioni di euro, in deciso miglioramento di 383,8 milioni di euro rispetto al 2021 in cui si attestava a negativi 217,1 milioni di euro, per la liquidità generata dal flusso di cassa da attività di esercizio che ha pienamente garantito copertura al flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento.

Risultati economici, 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 2022 con un utile di 92,4 milioni di euro in incremento del 50%, rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 61,6 milioni di euro.

			VARIAZIONI	
	2022	2021	valori	%
Ricavi da attività operativa	894.973	477.787	417.186	87,3%
Balance	(14.817)	294.398	(309.215)	-105,0%
Altri ricavi operativi	45.710	45.014	696	1,5%
Totale ricavi	925.866	817.199	108.667	13,3%
Costi del personale	(474.688)	(437.114)	(37.574)	8,6%
Costi per lavori interni capitalizzati	9.321	8.854	467	5,3%
Altri costi operativi	(205.375)	(188.773)	(16.602)	8,8%
Totale costi operativi	(670.742)	(617.033)	(53.709)	8,7%
EBITDA	255.124	200.166	54.958	27,5%
EBITDA margin	27,6%	24,5%	3,1%	
Ammortamenti netto contribuiti su investimenti	(115.140)	(118.330)	3.190	-2,7%
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(6.669)	(3.176)	(3.493)	n.a.
EBIT	133.315	78.660	54.655	69,5%
EBIT margin	14,4%	9,6%	4,8%	
Proventi (oneri) finanziari	(165)	4.843	(5.008)	n.a.
Risultato prima delle imposte	133.150	83.503	49.647	59,5%
Imposte dell'esercizio	(40.749)	(21.915)	(18.834)	85,9%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	92.401	61.588	30.813	50,0%

(migliaia di euro)

I ricavi da attività operativa si attestano a 894,9 milioni di euro in incremento dell'87,3%, rispetto all'esercizio precedente, per i maggiori ricavi da *core business* registrati nell'esercizio 2022 in cui si è evidenziata una decisa ripresa delle attività del traffico aereo rispetto ai dati del 2021. In particolare, i ricavi di rotta commerciali si attestano a 648,2 milioni di euro raddoppiati rispetto all'esercizio precedente sia per le maggiori unità di servizio gestite nel 2022, che si attestano a +66,9% rispetto al consuntivo 2021, che per la maggiore tariffa applicata, che si incrementa del +20,33% (euro 75,42) e del +16,67% se si considera la sola tariffa al netto del balance. I ricavi di terminale commerciale ammontano a 220,5 milioni di euro in incremento del 61,7%, rispetto al 2021, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione, che complessivamente si attesta a +64,5%, e per l'incremento tariffario applicato nelle prime due fasce 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 +100,3% con un incremento tariffario del +10,98%, rispetto al 2021, attestandosi a euro 182,61. 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 +61,8% rispetto al 2021 e una maggiore tariffa applicata del +33,59% attestandosi a euro 214,89. 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 +56%, rispetto al 2021 e rileva una riduzione nella tariffa applicata del -15,46% attestandosi a euro 334,24.

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 12,5 milioni di euro in incremento del +13,7%, rispetto al 2021, per le maggiori unità di servizio di rotta e di terminale gestite nell'esercizio.

I ricavi da mercato non regolamentato si attestano a 13,8 milioni di euro in incremento di 7,4 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i ricavi generati dalla commessa a favore della Qatar Civil Aviation Authority ai fini della gestione del traffico aereo connesso alla FIFA World Cup 2022.

La componente rettificativa per balance, parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide negativamente per 14,8 milioni di euro e riguarda principalmente il balance per rischio traffico di importo pari a 54,5 milioni di euro in restituzione ai vettori, avendo generato a consuntivo delle unità di servizio maggiori rispetto a quanto pianificato nel Piano di Performance sia per la rotta che per la seconda fascia di tariffazione, e un balance negativo anche per la terza fascia di tariffazione pari a 4,9 milioni di euro determinato secondo il meccanismo del *cost recovery*. Tali effetti sono stati in parte calmierati dall'iscrizione del balance positivo sull'inflazione per complessivi 34,7 milioni di euro derivante dal diverso tasso inflattivo risultato a fine 2022 pubblicato da Eurostat pari a +8,7%, rispetto all'1,8% inserito nel Piano di Performance. Si è proceduto inoltre all'iscrizione del balance per il *bonus capacity*, grazie al raggiungimento dell'obiettivo di piano che per la rotta prevedeva un target di 0,11 minuti per volo assistito chiuso a 0,07 minuti di ritardo per volo assistito.

Nell'esercizio 2022 i balance sono stati determinati secondo il normale meccanismo previsto dal Regolamento UE 2019/317 e quindi considerando il Piano di Performance e i target di efficienza dichiarati nella Decisione 2021/891 della Commissione Europea e resi definitivi con la Decisione di Esecuzione 2022/773 del 13 aprile 2022. La forte variazione emersa rispetto ai dati del 2021 è imputabile alla diversa determinazione di calcolo del balance che ha per l'esercizio precedente seguito la regolamentazione prevista dalla Commissione Europea per il *combined period* 2020-2021, disciplinata nell'ambito del Regolamento UE 2020/1627, emesso a seguito dell'emergenza sanitaria, derogando in parte al Regolamento UE 2019/317.

I costi operativi ammontano a complessivi 670,7 milioni di euro e registrano un incremento dell'8,7%, rispetto all'esercizio precedente, riferito sia al costo del personale (+8,6%) che agli altri costi operativi (+8,8%).

Con riferimento al costo del personale che ammonta a 474,7 milioni di euro, si rileva un incremento sia della retribuzione fissa a seguito dell'accordo siglato con le Organizzazioni Sindacali che ha riconosciuto al personale dipendente l'incremento inflattivo per il periodo di *vacatio* contrattuale del triennio 2020-2022, che un maggior valore associato alla parte variabile della retribuzione per la ripresa delle attività nel settore del

trasporto aereo che ha determinato un maggiore lavoro straordinario dei Controllori del Traffico Aereo, oltre al premio di risultato legato alle maggiori unità di servizio gestite nel 2022 e alla *summer season* riferita agli importi riconosciuti per la maggiore concentrazione di attività nel periodo estivo. A livello di organico, ENAV chiude l'esercizio 2022 con un organico effettivo di 3.306 unità, in aumento di 11 unità rispetto al 2021, e un organico medio di 3.372 unità (in riduzione di 3 unità rispetto al 2021).

Gli altri costi operativi ammontano a 205,4 milioni di euro e mostrano un incremento generalizzato su varie voci di costo tra cui si evidenzia quello riferito alle utenze per il maggior costo dell'energia e delle trasferte del personale per la ripresa degli spostamenti anche legati allo sviluppo delle commesse estere.

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'**EBITDA** generando un incremento del 27,5%, rispetto al 2021, attestandosi a 255,1 milioni di euro.

L'**EBIT** registra un valore pari a 133,3 milioni di euro in incremento del 69,5%, rispetto all'esercizio precedente, sebbene sia stato impattato dalle maggiori svalutazioni dei crediti che congiuntamente all'accantonamento dei fondi rischi determinano un valore negativo pari a 4,8 milioni di euro, quale riflesso dell'analisi di recuperabilità del valore di carico della partecipazione dalla stessa detenuta in Aireon.

I proventi e oneri finanziari presentano un valore negativo di 165 migliaia di euro, in decremento di 5 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, in cui emergeva un saldo positivo pari a 4,8 milioni di euro per gli interessi attivi incassati contestualmente al rimborso del credito tributario riferito ad anni precedenti.

Le imposte dell'esercizio si attestano a 40,7 milioni di euro in incremento di 18,8 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, per la maggiore base imponibile fiscale e un *tax rate* per l'imposta IRES pari al 25,1% in leggero incremento rispetto all'aliquota teorica per l'impatto derivante dal *reversal* delle imposte anticipate. L'utile dell'esercizio, per effetto di quanto sopra riportato, si attesta a 92,4 milioni di euro.



Dati patrimoniali e finanziari riclassificati

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONI	
Attività materiali	861.975	895.666	(33.691)	-3,8%
Attività per diritti d'uso	1.356	1.679	(323)	-19,2%
Attività immateriali	71.673	64.098	7.575	11,8%
Partecipazioni	186.411	188.248	(1.837)	-1,0%
Crediti commerciali non correnti	606.775	687.253	(80.478)	-11,7%
Altre attività e passività non correnti	(151.530)	(162.732)	11.202	-6,9%
Capitale immobilizzato netto	1.576.660	1.674.212	(97.552)	-5,8%
Rimanenze	61.075	61.509	(434)	-0,7%
Crediti commerciali	311.846	157.525	154.321	98,0%
Debiti commerciali	(127.226)	(97.523)	(29.703)	30,5%
Altre attività e passività correnti	(204.157)	(127.506)	(76.651)	60,1%
Capitale di esercizio netto	41.538	(5.995)	47.533	n.a.
Capitale investito lordo	1.618.198	1.668.217	(50.019)	-3,0%
Fondo benefici ai dipendenti	(29.651)	(34.744)	5.093	-14,7%
Fondi per rischi e oneri	(11.341)	(13.914)	2.573	-18,5%
Attività/(Passività) per imposte anticipate/differite	12.095	14.184	(2.089)	-14,7%
Capitale investito netto	1.589.301	1.633.743	(44.442)	-2,7%
Patrimonio Netto	1.174.581	1.136.190	38.391	3,4%
Indebitamento finanziario netto	414.720	497.553	(82.833)	-17%
Copertura del capitale investito netto	1.589.301	1.633.743	(44.442)	-2,7%

(migliaia di euro)

Il Capitale investito netto si attesta a 1.589,3 milioni di euro in decremento del -2,7%, rispetto al 31 dicembre 2021, e risulta coperto per il 73,9% dal Patrimonio Netto e per il 26,1% da mezzi di terzi.

Il Capitale immobilizzato netto pari a 1.576,7 milioni di euro ha registrato un decremento netto di 97,5 milioni di euro, rispetto il 31 dicembre 2021, per: i) il decremento delle attività materiali per 33,7 milioni di euro a seguito della rilevazione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; ii) la riduzione delle partecipazioni per 1,8 milioni di euro quale conseguenza del riallineamento del valore di carico della partecipazione in ENAV North Atlantic; iii) la riduzione netta dei crediti commerciali non correnti per 80,5 milioni di euro quale effetto derivante dalle nuove iscrizioni dei crediti per balance di competenza dell'esercizio 2022, al netto della componente finanziaria, più che compensate dalla riclassifica a breve termine dei balance che verranno inseriti in tariffa 2023.

Il capitale di esercizio netto si attesta a negativi 41,5 milioni di euro in deciso miglioramento per 47,5 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2021, in cui si attestava a negativi 6 milioni di euro. Le principali variazioni hanno riguardato: i) l'incremento dei crediti commerciali per 154,3 milioni di euro, riferito per 21,5 milioni di euro al maggior credito verso Eurocontrol per una maggiore fatturazione riferita ai mesi di volo di novembre e dicembre rispetto ai corrispondenti mesi dell'esercizio precedente e per 131,8 milioni di euro alla riclassifica

del credito per balance inerente alla prima quota dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 riferiti alla perdita di traffico generata a seguito dell'emergenza sanitaria, il cui recupero è stato previsto in cinque anni, ad eccezione della terza fascia di tariffazione che verrà recuperata in sette anni, a decorrere dalla tariffa 2023; ii) l'incremento dei debiti commerciali per 29,7 milioni di euro connesso principalmente all'iscrizione dei debiti per balance rilevati nell'esercizio 2022 e riferiti in particolare modo al rischio traffico risultato in restituzione ai vettori avendo generato a consuntivo maggior traffico aereo rispetto al pianificato; iii) la variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto netto di maggior debito per 76,7 milioni di euro dovuto ai maggiori debiti tributari associati al maggior carico fiscale, ai contributi e ritenute IRPEF sul personale dipendente per il pagamento dell'inflazione riconosciuta per gli anni di *vacatio* contrattuale ed erogata nel mese di dicembre, dalle maggiori passività verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di competenza degli incassi di rotta e di terminale e dal maggior debito verso le società controllate.

Nella determinazione del capitale investito netto incide anche il Fondo benefici ai dipendenti per negativi 29,6 milioni di euro, in decremento per le liquidazioni erogate e per l'utile attuariale emerso nell'esercizio; i fondi per rischi e oneri per 11,3 milioni di euro in decremento principalmente per la riclassifica nell'ambito dei debiti previdenziali della quota contributiva associata all'isopensione e riferita a tre dirigenti cessati a fine 2022, da pagare all'INPS in un'unica soluzione; le attività per imposte anticipate e passività per imposte differite per un importo netto di positivi 12,1 milioni di euro.

Il Patrimonio Netto si attesta a 1.174,6 milioni di euro e registra un incremento netto di 38,4 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2021, principalmente per la rilevazione dell'utile dell'esercizio 2022 pari a 92,4 milioni di euro e per la riduzione a seguito del pagamento del dividendo del 2021 pari a 58,5 milioni di euro.

L'Indebitamento finanziario netto presenta un saldo di 414,7 milioni di euro in miglioramento di 82,8 milioni di euro, rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2021.

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONI	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	246.692	195.089	51.603	26,5%
Crediti finanziari correnti	1.929	1.998	(69)	-3,5%
Indebitamento finanziario corrente	(431.651)	(250.325)	(181.326)	n.a.
Indebitamento finanziario corrente per lease ex IFRS 16	(757)	(744)	(13)	1,7%
Posizione finanziaria corrente netta	(183.787)	(53.982)	(129.805)	n.a.
Crediti finanziari non correnti	8.554	9.931	(1.377)	-13,9%
Indebitamento finanziario non corrente	(165.094)	(411.428)	246.334	-59,9%
Indebitamento finanziario non corrente per lease ex IFRS 16	(698)	(1.085)	387	-35,7%
Debiti commerciali non correnti	(73.695)	(40.989)	(32.706)	79,8%
Indebitamento finanziario non corrente	(230.933)	(443.571)	212.638	-47,9%
Indebitamento finanziario netto	(414.720)	(497.553)	82.833	-16,6%

(migliaia di euro)

Il minor indebitamento finanziario netto emerso al 31 dicembre 2022 è dovuto principalmente all'effetto della dinamica degli incassi e dei pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa positivo grazie alla ripresa delle attività del trasporto aereo che ha prodotto maggiori incassi dal *core*

business di ENAV. Inoltre, nel corso del 2022 vi sono stati gli incassi dei progetti finanziati in ambito europeo e PON Trasporti, effetti in parte compensati dal pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riferito all'esercizio 2020 e 2021 per complessivi 31,5 milioni di euro, il pagamento del debito verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota degli incassi di rotta e di terminale di competenza per complessivi 19,1 milioni di euro e il pagamento del dividendo per complessivi 58,4 milioni di euro.

Si evidenzia che la società dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2022, per un ammontare pari a 285 milioni di euro.

Flussi finanziari

	2022	2021	VARIAZIONI
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di esercizio	244.091	(154.226)	398.317
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di investimento	(70.165)	(59.158)	(11.007)
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento	(122.323)	115.603	(237.926)
Flusso monetario netto dell'esercizio	51.603	(97.781)	149.384
Disponibilità liquide a inizio esercizio	195.089	292.870	(97.781)
Disponibilità liquide a fine esercizio	246.692	195.089	51.603
Free cash flow	173.926	(213.384)	387.310

(migliaia di euro)

Il Flusso di cassa generato dalle attività di esercizio al 31 dicembre 2022 ammonta a 244,1 milioni di euro in netto miglioramento rispetto al valore registrato nell'esercizio precedente che ammontava a negativi 154,2 milioni di euro. Tale flusso è stato determinato dai seguenti fattori: i) l'incremento dei crediti commerciali correnti e non correnti per complessivi 74,6 milioni di euro riferito principalmente al maggior fatturato verso Eurocontrol e per l'iscrizione dei crediti per balance positivi di competenza dell'esercizio. Rispetto all'esercizio precedente si osserva un minore incremento dei crediti per balance che nel 2021 recepiscono la perdita di traffico a seguito dell'emergenza sanitaria; ii) l'incremento dei debiti tributari per la maggiore fiscalità corrente associata all'aumentata base imponibile del 2022 laddove invece nel 2021 si era realizzato un decremento dei crediti tributari per l'incasso del credito per la maggiore imposta IRES pagata negli esercizi precedenti; iii) la variazione netta in aumento delle altre attività e passività correnti imputabile sia al decremento netto delle altre attività correnti per l'incasso dei progetti finanziati in ambito PON Trasporti e CEF che alle maggiori passività correnti rappresentate dai debiti verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di incassi di rotta e di terminale di loro competenza emersi nell'esercizio, al netto del pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze presente nel saldo 2021; iv) la variazione dei debiti commerciali correnti e non correnti registrano un incremento di 34,9 milioni di euro riferito principalmente all'iscrizione dei debiti per balance di competenza del 2022 laddove nell'esercizio 2021 la componente balance incideva in misura inferiore e si evidenziavano maggiori pagamenti ai fornitori al fine di recuperare la dilazione attuata nel periodo di emergenza sanitaria; v) il maggior risultato dell'esercizio per 30,8 milioni di euro rispetto al 2021.

Il Flusso di cassa da attività di investimento al 31 dicembre 2022 ha assorbito liquidità per 70,2 milioni di euro in misura maggiore per 11 milioni di euro, rispetto al 2021. Tale variazione è associata ai maggiori pagamenti effettuati verso i fornitori per progetti di investimento, variazione confermata anche dai maggiore *capex* che si sono attestati a 97,4 milioni di euro, in incremento di 12,2 milioni di euro rispetto al 2021.

Il Flusso di cassa da attività di finanziamento ha assorbito liquidità per complessivi 122,3 milioni di euro mentre nel 2021 si evidenziava una generazione di liquidità per 115,6 milioni di euro per la sottoscrizione dei finanziamenti nella forma di *Term Loan* per complessivi 180 milioni di euro. Nel 2022 si è proceduto alla sottoscrizione con un *pool* di banche di un *Term Loan* di 180 milioni, della durata di 12 mesi, con finalità di *refinancing* a copertura del *private placement* scaduto e rimborsato il 4 agosto 2022. Si è inoltre proceduto al rimborso delle rate trimestrali e semestrali dei finanziamenti in essere e al pagamento del dividendo del 2021 avvenuto nel mese di ottobre, a valle degli incassi derivanti dalla *summer season*, in conformità alla delibera assembleare del 3 giugno 2022, effetto non presente nel medesimo flusso 2021.

Il *free cash flow* si attesta a positivi 173,9 milioni di euro, in deciso miglioramento rispetto al 2021 in cui si attestava a negativi 213,4 milioni di euro, a seguito della liquidità generata dal flusso di cassa dell'attività di esercizio che ha ampiamente coperto l'assorbimento del flusso di cassa da attività di investimento, in controtendenza rispetto alla dinamica dell'esercizio precedente.



Risorse Umane

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo ENAV presenta un organico di 4.185 unità (4.106 unità nel 2021) e registra un incremento effettivo di 79 unità, rispetto all'organico del 2021.

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.

Le relazioni industriali

Nel corso del 2022 il confronto con le Parti Sociali si è particolarmente focalizzato su varie tematiche operative funzionali all'implementazione del Piano Industriale quali il trasferimento degli APP (avvicinamenti) delle torri radarizzate agli Area Control Center (ACC), la riorganizzazione delle professionalità delle sale operative, la politica degli organici e l'implementazione delle torri digitali. In tale ultimo contesto, in data 1° giugno, vi è stata l'inaugurazione della prima torre digitale del Gruppo presso l'impianto di Brindisi.

Ulteriore tema affrontato con le Parti Sociali è stato il Premio di Risultato 2021, erogato nel 2022, che è stato distribuito al personale avente diritto successivamente alla sottoscrizione di un verbale di accordo.

La Capogruppo, inoltre, al fine di rendere ancora più efficiente l'organizzazione del lavoro del personale operativo in orario H35 nel periodo estivo, interessato da un significativo aumento dei voli da assistere, ha predisposto, per i mesi di giugno, luglio, agosto e settembre, un premio presenza con valori economici differenziati a seconda della tipologia di impianto e categoria professionale, funzionale alla completa resa di tutti gli spezzoni di turno ordinari previsti nella turnazione, comprensivi della fruizione delle ferie, RFS ed esaustività, ove prevista.

Nei mesi di ottobre e novembre 2022 si sono svolti molteplici incontri con le rappresentanze sindacali che hanno portato alla sottoscrizione di alcuni accordi relativi a tematiche operative (principalmente tempistiche di trasferimento degli avvicinamenti di Firenze, Torino e Venezia, da effettuarsi al termine della *summer* 2023, mantenimento dei livelli retributivi del personale interessato, organizzazione delle sale operative, mobilità geografica e professionalizzazioni) che hanno portato al ritiro da parte delle OO.SS. delle vertenze in atto sulle materie citate.

Nel mese di novembre, sono stati inoltre definiti i seguenti accordi:

- *Accordo per la definizione dei nuovi minimi contrattuali a decorrere dal 1° gennaio 2023 con le Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, Uiltrasporti, UGL-TA e UNICA, che ha definito il recupero dell'inflazione per il periodo 2018-2022 riconoscendo sulla categoria media un incremento, escluso da future rivalutazioni, di circa il 5,2% rispetto ai minimi contrattuali previgenti;*
- *Aumenti retributivi per il triennio 2023-2025 sulla base delle previsioni ISTAT per lo stesso periodo (2% medio su base annua);*
- *Accordo aziendale per la definizione degli importi una tantum per il recupero inflattivo 2020-2022 a complessiva e definitiva copertura del periodo di vacanza contrattuale.*

Infine, nel corso del 2022, sono stati effettuati 117 incontri con le Organizzazioni Nazionali ENAV e 80 incontri con le Rappresentanze Sindacali Aziendali e si sono registrati due scioperi di carattere nazionale e cinque scioperi locali.

La formazione

Le attività di formazione operativa nell'anno 2022 hanno confermato il trend di ripresa post-pandemico che già nel 2021 aveva iniziato la sua crescita. Soprattutto la formazione *ab initio* e la decisa ripresa della formazione per clienti esterni ha prodotto un sensibile incremento del totale delle ore di formazione, pari a 104.958 nel 2022, contro le 99.976 del 2021, registrando un incremento del 5% rispetto all'esercizio precedente.

Le ore di formazione erogate hanno riguardato i seguenti corsi:

- 51.228 ore di formazione *ab initio* per 198 partecipanti (ore 32.712 per 71 partecipanti nel 2021);
- 19.879 ore di formazione avanzata per 46 partecipanti (ore 27.839 per 72 partecipanti nel 2021);
- 18.292 ore di formazione continua per 804 partecipanti (ore 32.761 per 1.871 partecipanti nel 2021);
- 15.559 ore di formazione per clienti esterni per 263 partecipanti (ore 6.664 per 145 partecipanti nel 2021).

La formazione continua, che nel 2021 era stata il traino della formazione in forza del programma *back-to-normal* implementato dalla Capogruppo per preparare il personale operativo alla ripresa del traffico aereo dopo il blocco determinato dal COVID-19, ha registrato comunque una tenuta importante sia nella quantità di ore erogate che nel numero dei partecipanti. Questo a conferma di una continuità di attenzione professionale delle *skills* necessarie per garantire un servizio efficace ed efficiente.

La formazione *ab initio* ha registrato un notevole incremento rispetto al 2021 a fronte del programma formativo avviato per l'introduzione nella filiera operativa di nuove risorse rese disponibili dalle numerose selezioni interne ed esterne effettuate, sia per personale operativo ATCO/FISO/TM che per personale ATSEP. Nel 2022 risultano 47 nuove risorse avviate a formazione provenienti da selezione esterna.

Si segnalano all'interno della formazione avanzata le attività svolte a favore di 5 Controllori del Traffico Aereo di nazionalità ucraina, rispetto ai quali, per ragioni umanitarie, la Capogruppo si è impegnata a far mantenere le competenze tecniche necessarie per un pronto rientro al servizio operativo.

Infine, la formazione per clienti esterni, grazie al ripristino della normalità per le attività che necessariamente richiedono la formazione in presenza, ha più che raddoppiato le ore a consuntivo. In questo ambito si evidenziano le attività formative erogate per il *Provider* del QATAR che ha consentito, a quest'ultimo, la normale gestione del traffico aereo durante il Campionato Mondiale di Calcio 2022 nei mesi di novembre e dicembre. Si chiude il 2022 con 46 azioni formative indirizzate al personale operativo interno e 19 iniziative finalizzate al cliente esterno.

Relativamente alla formazione manageriale e specialistica, nel corso del 2022, sono stati effettuati interventi formativi a livello di Gruppo per un totale di oltre 59.500 ore (35.000 ore nel 2021) e circa 16.450 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 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 9.007 ore per 1.060 partecipazioni, assumono particolare rilevanza il prosieguo dei percorsi destinati ai Responsabili di struttura con l'obiettivo di svilupparne la leadership, i percorsi di *induction* per i neo assunti, nonché l'accesso alle opportunità formative offerte da Risorse Umane. È inoltre proseguita l'attività di formazione a catalogo su tematiche specialistiche di interesse per le strutture di staff e le strutture operative indirette.

Le attività svolte in modalità asincrona, per 50.505 ore e 14.850 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 mantenimento della certificazione ISO 37001, e quelle relative al Modello 231/01. La cospicua quantità di ore di formazione in *e-learning*, quasi raddoppiate rispetto al 2021, è da ricondursi principalmente all'effettuazione dell'aggiornamento quinquennale dei lavoratori ex D.Lgs. 81/2008 e alla formazione del personale Techno Sky coinvolto nell'avvio del Technical Operational Centre.

La formazione linguistica si è svolta sia in modalità sincrona che asincrona coinvolgendo 72 persone per un totale di 633 ore, con un'attività articolata in autoapprendimento, corsi individuali, corsi multimediali e workshop tematici.

Nel corso del 2022 la responsabilità dei processi di *assessment*, sviluppo e formazione è stata accentrata in un'unica struttura organizzativa completando il processo di integrazione delle attività volte a individuare e valorizzare il potenziale delle persone.

La salute e la sicurezza sul lavoro di Gruppo

Il Gruppo ENAV 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 2022, 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.

In particolare, sono state recepite le disposizioni riguardo l'aggiornamento delle misure di isolamento, quarantena e autosorveglianza emesse nel corso del tempo dal Ministero della Salute e conseguentemente sono state aggiornate le misure di sicurezza e prevenzione del contagio da virus SARS-CoV-2/COVID-19. Sono state inoltre recepite le indicazioni del D.L. n. 24 del 24 marzo 2022 (cd. "Decreto Riaperture") che ha introdotto disposizioni urgenti per il superamento dello stato di emergenza a decorrere dal 1° aprile 2022 e nello specifico:

- la proroga, fino al 30 aprile 2022, dell'obbligo di possedere ed esibire sul luogo di lavoro il Green Pass base anche per gli over 50, i quali già dal 25 marzo non dovranno più esibire il Green Pass rafforzato;
- l'abolizione, a partire dal 1° maggio, del possesso di Green Pass per accedere ai luoghi di lavoro;
- l'applicazione del regime di autosorveglianza per i contatti stretti di casi COVID-19 positivi in sostituzione del regime di quarantena.

Nonostante la cessazione della disciplina emergenziale, il Gruppo ENAV ha continuato a garantire la sicurezza del proprio personale mediante l'applicazione del "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", sottoscritto in data 30 giugno 2022 tra Governo e Parti Sociali. Il documento aggiorna e rinnova i precedenti accordi siglati. 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 2022 l'organismo di certificazione DNV-GL ha svolto, con esito positivo, le verifiche per il mantenimento della certificazione UNI ISO 45001:2018 per le aziende ENAV, Techno Sky, IDS AirNAV e D-Flight. Per quanto attiene all'analisi degli infortuni, si evidenzia che su n. 18 infortuni occorsi in ENAV, n. 15 sono classificati *in itinere* e n. 3 accaduti sul lavoro non direttamente riconducibile alle mansioni svolte dal lavoratore. In Techno Sky, su n. 8 infortuni, n. 4 si sono verificati *in itinere* e quelli accaduti sul lavoro (n. 4) sono solo in parte riconducibili alla mansione svolta dal lavoratore. Per IDS AirNav non si sono verificati infortuni.

Infine, per tutte le sedi del Gruppo è proseguita, secondo necessità occorrenti, l'attività di redazione e 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 e 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 e aggiornato attraverso rimodulazioni che tengono conto di esigenze operative emerse in corso di anno. Nel 2022 è stato approvato un nuovo piano di investimenti in linea con il Piano di Performance riferito al terzo periodo regolatorio.

Nel 2022 si è registrato un valore dei *capex* riferito al bilancio consolidato pari a 97,8 milioni di euro (85,6 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e di 97,4 milioni di euro (85,2 milioni di euro al 31 dicembre 2021) riferiti al bilancio separato di ENAV S.p.A.

Il nuovo piano di investimenti è stato oggetto di rimodulazione al fine di tener conto sia delle difficoltà e dei ritardi nelle varie attività da parte dei fornitori, in particolare quelli esteri, sia per la carenza di materiali a cui si è aggiunta la riduzione dei fabbisogni da parte della Capogruppo.

Tra i principali investimenti in corso di realizzazione rilevati nel 2022 e non ancora completati, 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;
- il progresso nello sviluppo di una nuova versione 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.

SESAR e le attività di ricerca e sviluppo

Le attività di realizzazione di progetti di investimento vedono una indispensabile attività di ricerca da effettuarsi negli anni precedenti all'esecuzione dei programmi di *deployment*, in quanto ogni funzionalità innovativa nel mondo ATM deve essere validata e condivisa a livello internazionale, attraverso una attività comune di ricerca nota come SESAR.

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.

Il programma si è articolato nelle seguenti tre fasi consecutive:

- SESAR 1 (periodo 2009-2016) si è concluso con successo a dicembre 2016, e ha visto la Capogruppo impegnata su 98 progetti dei 315 previsti, di cui 20 con il ruolo di coordinatore.
- SESAR 2020 (periodo 2016-2023) è in corso di esecuzione con un orizzonte temporale di 7 anni ed è articolato in tre periodi di attività: *Wave 1* (periodo 2016-2020), *Wave 2* (periodo 2019-2023) e *Wave 3* (periodo 2021-2023). La *Wave 1* è stata completata con successo e ha visto la Capogruppo partecipare in 16 progetti, di cui 2 con il ruolo di coordinatore. La *Wave 2* e la *Wave 3*, entrambe attualmente in esecuzione, vedono la partecipazione della Capogruppo rispettivamente in 12 e 4 progetti. Si evidenzia che, oltre ai progetti contenuti nelle suddette *Wave*, sono state previste ulteriori *Call* mirate su specifici temi di interesse europeo. Il Gruppo ha partecipato attivamente a questi ulteriori bandi, tra cui si evidenziano i progetti DIODE (*D-flight Internet of Drones Environment*) e CORUS (*Concept of Operations for European Unmanned Traffic Management Systems*) entrambi sul concetto di *U-Space* ed entrambi completati con successo, nonché i due progetti, ancora in esecuzione, quali ECHO, sulla gestione delle operazioni a quote molto elevate (*Higher Airspace Operations*, sopra FL 660), e CORUS-XUAM su *U-Space* e *Urban Air Mobility* (UAM).
- SESAR 3, con un orizzonte temporale 2023-2031, che è stato recentemente avviato e vede il Gruppo ENAV impegnato in numerose attività di ricerca e sviluppo, selezionate in accordo ai propri interessi operativi e industriali. In termini di contenuti, SESAR 3 darà continuità alle precedenti due fasi ma sarà anche caratterizzato da nuovi importanti elementi di innovazione selezionati all'insegna della digitalizzazione, dell'automazione e della sostenibilità (*Aviation Green Deal*) e volti allo sviluppo di un sistema ATM europeo che sia sempre più efficiente, sicuro, sostenibile e resiliente. Il Gruppo ENAV ha nel portafoglio due progetti dimostrativi (HERON e U-ELCOM) e si è aggiudicato 15 progetti su 21 presentati che coprono un'ampia gamma di tecnologie necessarie alla realizzazione, entro il 2040, del *Digital European Sky*, grazie allo sviluppo di soluzioni che vedranno la loro applicazione in aree sensibili per il settore dell'*Air Traffic Management* (ATM). Nuovi bandi sono previsti nei prossimi anni nel corso del programma.

La partecipazione al Programma SESAR rappresenta un'opportunità per il Gruppo ENAV al fine di contribuire alla definizione del nuovo Sistema ATM europeo e per orientare gli sviluppi in accordo alle priorità aziendali e nazionali. L'esperienza e l'immagine acquisiti in questi anni di sviluppi SESAR testimoniano il ruolo chiave della Capogruppo nello scenario ATM europeo e, in linea con un più ampio disegno strategico, garantiscono al Gruppo un ruolo di prim'ordine negli assetti internazionali dell'Industria di Settore.

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. A partire dal 1° giugno 2022, al termine del mandato della SDA (*SESAR Deployment Alliance*), la *SESAR Deployment and Infrastructure Partnership* (SDIP) è stata ufficialmente selezionata e delegata dalla Commissione Europea all'esercizio delle funzioni del *Deployment Manager*. Questa rappresenta una nuova partnership che raggruppa 4 compagnie aeree; 14 *Air Navigation Service Provider*, tra cui ENAV, che controllano circa l'80% dei voli nell'Unione Europea, oltre a tutti i principali flussi di traffico operati nel nostro continente; Aeroporti in grado di fornire la prospettiva operativa completa dell'aeroporto; *Eurocontrol Network Manager* con la visione a livello di rete, sia dal punto di vista tecnologico che operativo, necessaria a garantire il perfetto funzionamento dell'ATM europeo. Il mandato dell'attuale *Deployment Manager* terminerà a dicembre 2027.

In accordo con 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 i *Common Projects*, ovvero i regolamenti di esecuzione della Commissione che impone agli Stati membri dell'Unione Europea e alle loro parti interessate l'attuazione delle modifiche operative più essenziali dell'*ATM Master Plan* europeo. Il primo *Common Project* è noto come *Pilot Common Project* (PCP) ed è definito dal Regolamento (UE) n. 2014/716 che ha costituito il documento di riferimento per l'identificazione delle priorità dei bandi di finanziamento europei per il settore del trasporto aereo.

Le attività di *deployment* di SESAR, coordinate dal *SESAR Deployment Manager*, e cofinanziate dalla Commissione Europea tramite l'Agenzia CINEA (*European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency*), 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 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 2022 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.

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

A fine 2021 il Gruppo ENAV ha sottoscritto le convenzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ex MIMS) comprendenti 9 progettualità che esprimono le eccellenze dell'intero Gruppo e rientrano nell'ambito del filone della *Digital Innovation* e della *Green Infrastructures*.

ENAV, IDS AirNav, Techno Sky e D-Flight hanno tutte contribuito a definire un gruppo di iniziative che propongono risultati tangibili a partire dal 2023 e si sviluppano fino al 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 *cybersecurity* delle infrastrutture di comunicazione, e investimenti sul *cloud* pubblico a supporto delle necessità gestionali del Gruppo e sulla virtualizzazione di alcune infrastrutture operative, oltre a una migliorata digitalizzazione delle informazioni aeronautiche, un modello manutentivo che utilizzi le più avanzate tecniche dell'*Information Technology* e iniziative per il controllo e la gestione del traffico cosiddetto "*unmanned*" nei cieli italiani.

Da fine 2022 è stato reso disponibile, dai soggetti nazionali di riferimento, il sistema informativo REGIS, quale unico strumento di iterazione ufficiale con le Amministrazioni Centrali, ai fini della rendicontazione delle spese, comunicazione sullo stato implementativo dei progetti, nonché della trasmissione delle domande di rimborso. All'inizio del 2023 sono state infine rese note le modalità di rendicontazione.

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).

In tale contesto il Gruppo ha adottato un proprio Sistema di Gestione Ambientale (SGA) che recepisce lo standard internazionale ISO 14001:2015. Tra i punti maggiormente significativi presi in considerazione nell'adozione del SGA si evidenziano: l'identificazione degli *aspetti ambientali*, ovvero gli elementi delle attività e dei servizi del Gruppo ENAV che interagiscono con l'ambiente e la valutazione della loro significatività; la definizione delle modalità di attuazione e soddisfacimento degli *obblighi di conformità*, intesi come i requisiti legali che il Gruppo deve soddisfare; la definizione dei *rischi* e delle *opportunità* connessi agli aspetti ambientali e agli obblighi di conformità, nonché a eventuali altre questioni emergenti nell'analisi del contesto.

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 stakeholder, 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 *involò*, 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 riportati e valorizzati 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.

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

Sin dall'inizio del 2022, in particolare da aprile, in continuità con il trend registrato nel 2021 e parallelamente agli altri Paesi dell'area ECAC, si è registrata una rilevante ripresa del traffico aereo, sia nei sorvoli che nei collegamenti aerei in partenza/arrivo dagli aeroporti nazionali, con numeri che si sono stabilizzati attestandosi a valori superiori al 90% rispetto ai valori del 2019.

Nei mesi centrali della stagione estiva, soprattutto sugli aeroporti nazionali che servono le destinazioni turistiche, si sono registrati valori di traffico superiori a quelli pre-COVID, parimenti la ripresa delle pianificazioni legata al periodo natalizio ha raggiunto valori simili a quelli registrati nello stesso periodo del 2019.

Per soddisfare efficacemente l'aumentata richiesta di Capacità ATC e per ottimizzare la gestione dei flussi di traffico aereo, a fronte delle pianificazioni degli *Airspace Users*, sia nei settori *ATC EnRoute*, sia per i voli da/per gli aeroporti nazionali, nel corso del 2022, si è proceduto alla graduale riattivazione di vincoli all'uso del network che era stato possibile sospendere nel 2020 e nel 2021.

In continuità con quanto attuato negli anni precedenti e 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 m), nel corso del 2022, grazie ai coordinamenti con l'Aeronautica Militare (AMI), la Capogruppo ha massimizzato l'*Airspace Availability* continuando l'attività di aggiornamento e sincronizzazione del Network ATS al di sotto dello spazio aereo *Free Route* nelle aree di Terminale e ha 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 evidenzia che circa il 43% 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 16,3 milioni di chilometri pianificati (pari a circa 32 Km per aeromobile), con una conseguente riduzione di emissioni di CO₂ di circa 210 milioni di chilogrammi e con un risparmio in termini di carburante necessario alle operazioni di volo "in crociera" (*En Route*) stimabile in circa 65,3 milioni di chilogrammi complessivi.

Contestualmente alla riduzione della distanza totale della traiettoria volata nello spazio aereo FRAIT, e tenendo soprattutto in conto l'incremento del costo del carburante, ma anche il mutato scenario dei collegamenti che ha visto la creazione di voli commerciali attestati su nuovi *City Pairs* e il conseguente aggiornamento delle pianificazioni delle traiettorie di collegamento delle nuove destinazioni, è necessario evidenziare il sensibile incremento, rispetto a quanto registrato nel 2019, del valore di permanenza nello spazio aereo nazionale (*occupancy*), maggiormente utilizzato dagli *Airspace Users*.

Tali valori infatti sono aumentati, in media, di circa 2 minuti per volo assistito. Questo elemento evidenzia la maggiore appetibilità dell'uso dello spazio aereo italiano, determinata dal combinato disposto delle eccellenti prestazioni in termini di *capacity* e *predictability* ma anche dalle numerose misure di *flight efficiency* realizzate per migliorare le traiettorie di volo e, di conseguenza, per contenere e ottimizzare il consumo di carburante e le connesse emissioni di CO₂ nell'atmosfera.

L'evidenza del valore aggiunto prodotto dall'insieme dei vari interventi realizzati emerge nella riduzione della lunghezza totale della rotta (*Total Route Length*) pianificata dagli *Airspace Users* sul *City Pair* e nella contestuale preferenza a pianificare il volo nello spazio aereo italiano, piuttosto che negli spazi aerei contigui.

Se nello Spazio Aereo FRAIT erano già stati rimossi i vincoli che caratterizzavano il precedente Network, consentendo agli *Airspace Users* di pianificare/volare traiettorie dirette, da un definito punto di ingresso nello spazio aereo nazionale a un punto di uscita dallo spazio aereo, proseguendo su tale approccio, anche nel 2022 sono stati realizzati interventi aggiuntivi volti a consentire un'ulteriore armonizzazione dei profili di volo che interessavano le Aree Militari.

In stretta collaborazione con l'Aeronautica Militare e 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 2,17 milioni di chilogrammi di carburante e con una conseguente riduzione delle emissioni di CO₂ nell'atmosfera stimabile in circa 6,83 milioni di chilogrammi.

Sempre nel 2022, 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), con la pubblicazione di procedure strumentali di volo di tipo satellitare e associata e progressiva dismissione di radioassistenze, *ground-base*, superate e maggiormente inquinanti in termini di emissioni radioelettriche quali i *Non-Directional Beacon* (NDB) e/o i *Locator*; ii) il transito della responsabilità della fornitura dei servizi di controllo di avvicinamento presso i centri di controllo d'area, che nel corso del 2022 ha interessato il passaggio all'ACC di Roma del servizio di controllo di avvicinamento del controllo di Napoli.

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 stimabili, nel 2022, in circa 12 milioni di chilogrammi di carburante e 37,8 milioni di chilogrammi di minori emissioni di CO₂.

Nel 2022, la dismissione di alcuni sistemi di radionavigazione ha consentito di realizzare una riduzione diretta dei consumi energetici e dell'impatto elettromagnetico e ha permesso una riduzione dei 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 sistemi di radionavigazione 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 cd. *eVTOL*), così da contribuire a creare le condizioni per sostituire o almeno ridurre il ricorso a modalità di trasporto che risultano meno *environmental friendly*.

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 cd. "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 Users*, 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).

L'attività sopra descritta contribuisce anche all'allineamento degli obiettivi strategici nazionali della *Advanced Air Mobility* con lo sviluppo del nuovo quadro regolamentare della *Innovative Air Mobility*, denominazione assunta in Europa nell'ambito dell'*EU Drone Strategy 2.0* e dell'*EASA NPA n. 4/2022*.

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'autoproduzione 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 a intraprendere un percorso che possa portare ad essere in *compliance* in anticipo a tali scadenze.

A tal fine, la Capogruppo 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 stati completati gli impianti fotovoltaici degli aeroporti di Napoli, di Genova, di Catania, di Masseria Orimini e di Lampedusa.

Dopo aver ammodernato l'impianto di illuminazione interna ed esterna a LED si è completata nel 2022 la trasformazione dell'impianto di illuminazione a LED presso la sede centrale della Capogruppo. Sono infine stati completati i lavori per la realizzazione di una centrale di trigenerazione presso l'Area Control Center (ACC) di Roma che apporterà un risparmio di energia primaria assorbita dalla rete di circa il 36% rispetto quella consumata attualmente dallo stesso ACC.

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 2022 ha visto il perdurare, sebbene in misura molto ridotta rispetto ai due anni precedenti, degli effetti legati alla pandemia da COVID-19 e al tempo stesso l'insorgere del conflitto russo-ucraino, eventi che hanno condizionato le attività internazionali e hanno avuto un impatto sulle modalità e sul 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 e aggregazioni (come ad esempio l'alleanza A6), nonché con le principali istituzioni e organizzazioni internazionali esistenti nell'ambito del trasporto aereo e in particolare dell'*Air Traffic Management* (ICAO, la Commissione Europea, la nuova *SESAR 3 Joint Undertaking* e il nuovo *SESAR Deployment Manager* oltre che 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* (cd. *Single European Sky 2+*). 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 del Gruppo e il proprio posizionamento a livello nazionale e internazionale. Per tale motivo nel corso dell'anno sono continuate le attività di coordinamento a livello nazionale e internazionale. Tali attività proseguiranno anche nel 2023 e negli anni successivi, visto che non si è ancora giunti a una posizione condivisa delle tre istituzioni europee sulla proposta, e in aggiunta tali Regolamenti prevedono una successiva attività di predisposizione e/o revisione di numerosi regolamenti attuativi;
- la definizione delle specifiche tecniche a supporto dell'implementazione del Regolamento relativo alla fornitura dei servizi per la gestione del traffico aereo dei droni (*U-Space*), settore nel quale il Gruppo ENAV, insieme alla autorità nazionale di vigilanza e all'industria italiana, ha svolto un ruolo propulsivo anche a livello europeo e internazionale, anche considerando il ruolo attivo della società partecipata D-Flight, che si occupa della fornitura dei servizi *U-Space*. L'iter di sviluppo di tali specifiche tecniche proseguirà anche nel 2023 con attività e coordinamenti a livello nazionale ed europeo;
- l'istituzione di un quadro normativo sulla valutazione della conformità dei sistemi ATM/ANS (consultazione pubblica EASA NPA 2022-09 "*Establishment of a regulatory framework on the conformity assessment of ATM/ANS systems and ATM/ANS constituents (ATM/ANS equipment)*"), che definisce le modalità per la certificazione, dichiarazione e attestazione di conformità dei sistemi tecnologici ATM/CNS utilizzati dalla Capogruppo per la fornitura dei servizi. A tale attività ENAV ha partecipato fattivamente sia direttamente che attraverso il coordinamento con istituzioni e organizzazioni internazionali (ad esempio EASA e CANSO). Le attività proseguiranno anche per l'anno 2023.

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 3 Joint Undertaking*, nata nel dicembre del 2021, che raccoglie tutti gli attori del settore *aviation* con partecipazione del Gruppo ENAV alla recente *call* con diverse proposte di progetti. La decisione sulle proposte selezionate è prevista a metà 2023;
- sono continuate le attività di coordinamento con le compagnie aeree, gli aeroporti, i principali fornitori dei servizi di navigazione aerea ed *Eurocontrol Network Manager*, che hanno portato, nel mese di giugno 2022, alla creazione del Consorzio SDIP (*SESAR Deployment and Infrastructure Partnership*), a cui è stato dato il ruolo di nuovo *SESAR Deployment Manager* da parte della Commissione Europea. Tale entità è 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.

Attività commerciali

Nel 2022 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 39,9 milioni di euro (33 milioni di euro nel 2021) in incremento del 21% rispetto all'esercizio precedente. Nel corso dell'esercizio sono stati acquisiti diversi contratti in ambito Gruppo, tra cui per la Capogruppo vari ordini riferiti alle attività di *Flight Inspection and Validation* da svolgersi sia in Italia che in alcuni Stati esteri, quali Grecia, Albania, Marocco, Danimarca, Lituania, Qatar, Cipro, Romania e Croazia, per un valore complessivo pari a 1,8 milioni di euro e ordini attuativi per attività di consulenza aeronautica sul territorio italiano ed estero per complessivi 10,4 milioni di euro. Di particolare rilevanza è il contratto siglato con la Civil Aviation Authority dell'Emirato del Qatar per la ristrutturazione dello spazio aereo di Doha. Nel corso dell'esercizio, la Capogruppo ha inoltre ricevuto ordini per 5,1 milioni di euro da EUSPA ed ESSP per il rinnovo dei servizi di manutenzione della piattaforma RIMS e MCC di Roma.

Relativamente a IDS AirNav sono stati sottoscritti vari contratti, tra cui si segnala: i) il contratto per il rinnovo dei servizi di manutenzione software e assistenza tecnica della durata di quattro anni per l'ANSP austriaco Austrocontrol del valore di 3,1 milioni di euro; ii) il contratto per il rinnovo dei sistemi in uso presso la Royal Australian Air Force della durata di due anni per 1,2 milioni di euro; iii) un contratto con l'ANSP Argentino (EANA) per i servizi di supporto al disegno di procedure mediante l'utilizzo del software proprietario; iv) il progetto di aggiornamento del sistema AIM (*Aeronautical Information Management*) per l'ANSP Olandese; v) la fornitura del sistema *Cronos* per l'ANSP delle Bahamas.

Relativamente a Techno Sky, si segnala un contratto per l'installazione di sistemi di radioassistenza a favore dell'Aeronautica Militare.

Altre informazioni

Piano di Performance 2020-2024

Il Piano di Performance 2020-2024, a seguito della pandemia da COVID-19 che ha avuto rilevanti impatti nel settore del trasporto aereo, è stato oggetto di regolamentazione da parte della Commissione Europea con il Regolamento comunitario 2020/1627 che 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, di seguito riportati:

- 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 tariffa DUC del 2023.

Nel rispetto delle indicazioni del Regolamento n. 2020/1627, i provider e gli Stati hanno presentato il nuovo Piano di Performance nella seconda metà del mese di novembre 2021 in cui la Società ha pianificato i propri livelli di costo e di traffico, ai fini della determinazione delle tariffe per il periodo 2022-2024.

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 e operative che ha espresso parere positivo.

Con la Decisione di Esecuzione 2022/773 del 13 aprile 2022 pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea il 18 maggio 2022, la Commissione Europea ha stabilito che gli obiettivi prestazionali di tutte le aree di performance incluse nel Piano di Performance presentato dall'Italia sono conformi ai target prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento, previsti nella Decisione di Esecuzione (UE) 2021/891.

Con tale Decisione di conformità si è quindi così concluso un lungo e complesso iter, che ha portato al riconoscimento delle performance di ENAV, in termini di qualità ed economicità del servizio erogato alle compagnie aeree, quale provider di riferimento nel panorama europeo. L'approvazione del Piano di Performance ha consentito altresì alla Capogruppo di consolidare lo scenario regolatorio e tariffario di riferimento fino al 2024 e di poter dare attuazione alla propria pianificazione economico-operativa attraverso le linee strategiche del Piano Industriale.

Contratto di Programma

Nel corso del 2022 la Capogruppo ha collaborato con le istituzioni nazionali di riferimento alla finalizzazione della bozza dell'atto negoziale, procedendo contestualmente all'aggiornamento dei relativi allegati. In particolare, la bozza ha dovuto recepire le risultanze della Decisione di conformità emanata dalla Commissione Europea sul Piano di Performance nazionale nel mese di aprile 2022. A seguito di tale conformità, si è proceduto quindi ad aggiornare i paragrafi del Contratto recanti le informazioni sulle tariffe, nonché i paragrafi relativi alle performance operative.

Per quanto concerne i servizi della navigazione aerea erogati da ENAV, il Contratto 2020-2024 conferma le disposizioni già previste dal precedente schema negoziale, le quali prevedono la possibilità per la Capogruppo di erogare i servizi della navigazione aerea in regime di *jure privatorum*. Allo schema negoziale 2020-2024 è stato, in proposito, introdotto un nuovo allegato, al quale ENAV deve fare riferimento ai fini della determinazione del corrispettivo a fronte delle attività di controllo del traffico aereo in regime privatistico, in particolare per le attività di prolungamento orario del servizio sugli scali.

Relativamente agli aspetti economici e operativi previsti nel Contratto, va ulteriormente rilevato come le modifiche introdotte all'art. 9 della Legge 665/1996 abbiano uniformato la durata di vigenza del Contratto di programma tra lo Stato ed ENAV alle tempistiche previste dalla regolamentazione comunitaria di settore.

Tenuto conto quindi del quadro normativo di riferimento, e confermando altresì le disposizioni già enunciate nel precedente atto negoziale, il Contratto di Programma 2020-2024 allinea il proprio schema prestazionale al *framework* regolatorio comunitario, sia per quanto attiene i livelli delle prestazioni attese nel periodo regolatorio, sia per quanto concerne le tempistiche di preparazione e presentazione dei target di performance. Ulteriori modifiche introdotte nel testo vertono sul necessario coordinamento ENAV/ENAC sui contenuti del Piano Investimenti di ENAV. Inoltre, la bozza recepisce le indicazioni da parte ministeriale sulla necessaria costituzione di un Comitato di Monitoraggio sulla attuazione del Contratto di programma. Non meno importante, si evidenzia l'introduzione di un ulteriore allegato recante le modalità di definizione del WACC ENAV ai fini tariffari, con particolare riferimento alla determinazione del costo del capitale afferente la zona 3 di Terminale. Si segnala da ultimo che sono ancora in corso le attività di aggiornamento delle schede aeroportuali dell'allegato, per allinearle alle esigenze correnti. Si tratta di limitate modifiche che rifletterebero le necessità operative degli scali e per le quali la società sta predisponendo una relazione che evidenzia gli eventuali impatti sui costi degli stessi.

Nel corso del primo semestre del 2023 saranno previsti degli incontri per consolidare il testo del Contratto e avviare le procedure per la sottoscrizione dello stesso.

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, il Consiglio di Amministrazione tenutosi il 20 dicembre 2022 ha proceduto ad aggiornare il Piano di Sostenibilità con l'integrazione di nuovi obiettivi per il 2023 e per l'anno 2024 al fine di assicurarne l'allineamento temporale con il Piano Industriale 2022-2024. I nuovi obiettivi sono incentrati sui temi del *climate change* e il processo di decarbonizzazione con un focus importante sulla *circular economy*, sull'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, sulla diversità e inclusione e sulla *governance* di sostenibilità.

Il Piano di Sostenibilità aggiornato rimane articolato sui 6 pillar: "Strategia e Governance", "Politiche", "Innovazione tecnologica", "Reporting e Comunicazione", "Cultura e Progetti dedicati" e "Climate Change" e prevede 32 obiettivi che rappresentano i principali progetti su cui la Capogruppo sarà impegnata nel biennio 2023-2024. Tra le nuove progettualità previste nel piano che interessano 5 pillar, se ne riportano di seguito alcune:

- nel pillar "Politiche" il mantenimento delle certificazioni ISO 37001 e ISO 45001, l'ottenimento della certificazione EASI (Ecosistema Aziendale di Sostenibilità Integrato), la valutazione di fattibilità per l'adozione dello standard ISO 56002 per la gestione dei processi di innovazione in azienda;
- nel pillar "Innovazione Tecnologica" lo sviluppo di attività di ricerca e innovazione correlate agli SDGs, alla ricerca e sviluppo di algoritmi di intelligenza artificiale e *machine learning*;

- nel pillar “Reporting e Comunicazione” lo sviluppo dell’analisi di materialità secondo il concetto *double materiality*, alla elaborazione di *Greenhouse Gas Report*;
- nel pillar “Cultura e Progetti dedicati” l’acquisizione di nuovi talenti con sensibilità sulle tematiche ESG;
- nel pillar “Climate Change” trovano collocazione l’ulteriore abbattimento dell’energia elettromagnetica trasmessa attraverso una ottimizzazione sugli strumenti di navigazione, lo sviluppo di nuovi progetti finalizzati all’efficienza energetica, la strategia finalizzata al raggiungimento degli obiettivi SBTi Scope 1 e 2 al 2030.

I nuovi progetti hanno l’obiettivo di consolidare la posizione di leadership raggiunta dalla Capogruppo nello sviluppo sostenibile del trasporto aereo. ENAV, prima compagnia italiana del settore a ottenere la validazione da parte di Science Based Targets per la propria strategia di decarbonizzazione, è recentemente entrata a far parte di alcuni tra i più importanti *rating* ESG al mondo (CDP e S&P) e ha avviato importanti progetti per coniugare in modo sempre più armonico ed efficace innovazione e sostenibilità, come ad esempio soluzioni innovative per l’autoproduzione di energia da fonti rinnovabili, la digitalizzazione dei processi e lo sviluppo di nuovi applicativi.

Piano Industriale

In uno scenario di progressivo recupero dei volumi di traffico pre-pandemia, il Gruppo ENAV ha definito il nuovo Piano Industriale 2022-2024 e avviato il Piano Future Sky 2031, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 12 maggio 2022.

Il Piano potenzia i fattori che caratterizzano lo sviluppo sostenibile del Gruppo ENAV, facendo leva sui suoi valori chiave – *safety*, eccellenza della qualità dei servizi resi, risorse umane, innovazione tecnologica e digitalizzazione –, e descrive gli obiettivi strategici da raggiungere nel periodo considerato, declinati su sei pillar strategici, valutando le proiezioni economiche, patrimoniali e finanziarie dei risultati delle singole entità del Gruppo. I primi tre pilastri verticali, direttamente legati all’operatività della Capogruppo, vertono sull’eccellenza tecnologica e operativa, sulla *digital transformation* e sul riposizionamento commerciale. Gli altri tre pilastri rappresentano una serie di azioni trasversali che intersecano i tre pilastri verticali e si concentrano sulla centralità delle persone, che consentiranno di generare valore nel lungo periodo per tutti gli stakeholder con impatti positivi per il settore e l’intero indotto a beneficio dei territori e dell’economia del Paese. Di seguito si tracciano le principali progettualità e il relativo stato di avanzamento del 2022.

L’eccellenza tecnico-operativa

Fulcro del Piano Industriale è il nuovo modello tecnico-operativo, che ha l’obiettivo di incrementare produttività e flessibilità dello spazio aereo nazionale e dell’assetto di controllo del traffico aereo, a beneficio delle compagnie aeree e dei passeggeri e più in generale del Sistema Italia. Il nuovo modello si snoda su tre interventi fondamentali di razionalizzazione strutturale per una più efficiente modalità di erogazione del servizio:

- il consolidamento degli Area Control Center (ACC) con il passaggio da 4 a 2 ACC, localizzati in Roma e Milano;
- la valorizzazione degli ACC di Brindisi e Padova, riconvertiti in *Remote Tower Control Centre* (RTCC) – tra i più importanti d’Europa – per il controllo da remoto di 13+13 aeroporti a basso traffico, con possibilità di operatività H24 7 giorni su 7, a beneficio dell’economia dei territori, sia in termini di turismo che di trasporto merci. La prima *Local Digital Tower* è stata inaugurata a Brindisi lo scorso 13 giugno 2022, mentre sono

state avviate le attività propedeutiche alle implementazioni per le *Local Digital Towers* di Perugia e di Parma previste rispettivamente per il 2023 e il 2024;

- l'integrazione di undici servizi di avvicinamento (APP), oggi erogati dalle Torri di aeroporto, nei rispettivi Area Control Centre (ACC). Con l'integrazione nel *pre-summer 2022* dell'avvicinamento dell'aeroporto di Napoli su Roma ACC sono stati completati 5 degli 11 interventi previsti, altri 3 saranno realizzati nel 2023.

Il percorso di innovazione tecnologica trova la sua realizzazione nel nuovo *Flight Data Processing tool "Co-flight"* e nella nuova piattaforma *Air Traffic Management (ATM) 4-Flight*, due piattaforme tecnologiche che, rinnovando quelle esistenti in operatività da più di 20 anni, permetteranno maggiore capacità, flessibilità e scalabilità dello spazio aereo italiano e del relativo sistema di controllo del traffico aereo, necessarie per gestire l'atteso incremento di traffico previsto al 2031 (+15/20% sul 2019). Per entrambe le piattaforme, i rilasci software previsti nell'anno 2022 sono stati completati.

A dicembre 2022 è entrato in operazioni il *Technical Operation Centre (TOC)* nell'ACC di Roma Ciampino, che realizza un nuovo modello di gestione della Manutenzione. La nuova struttura consente la supervisione e gestione da remoto delle attività di manutenzione dei sistemi *ground* (ad esempio radar, torri, guida all'atterraggio, ecc.) dislocati su tutto il territorio nazionale che arriva a gestire ad oggi più di 47.800 apparati.

L'Innovazione digitale

Il percorso ENAV *Digital* avviato nel 2021 ha l'obiettivo di promuovere la trasformazione digitale dei sistemi gestionali della Capogruppo grazie all'innovazione di processo, sistemi informativi e tecnologie abilitanti, quali ad esempio disponibilità di *big data*, I.A., *machine learning*, IOT. Il Gruppo ha intrapreso anche l'unificazione e migrazione in *cloud* dei sistemi gestionali di Gruppo, il nuovo ERP aziendale è entrato in uso presso IDS AirNAV a gennaio 2023, e sono state avviate le attività preparatorie per la transizione delle altre società del Gruppo che si realizzeranno nel 2023 e 2024.

Inoltre, la prima iniziativa di *Open-Innovation* si è concretizzata con l'*ENAV Thinking Cup 2022*, tenutasi a Forlì il 22-24 settembre, con focus sull'*Unmanned Traffic Management* e l'*Advanced Air Mobility*.

Lo sviluppo commerciale

Il Gruppo ENAV è presente con i propri sistemi e servizi in circa 100 Paesi. Gli obiettivi raggiunti nell'arco dell'esercizio 2022 sono riportati nello specifico paragrafo riguardante l'attività commerciale.

Le Persone del Gruppo ENAV

Il personale è un fattore chiave per il Gruppo ENAV. Aver ricollocato l'industria al centro dell'attività significa puntare sui giovani, sul talento, sulle nuove professionalità digitali.

Nel 2022 sono state inserite all'interno del Gruppo circa 250 persone tra personale operativo/controllori e tecnico-amministrativo; avviati, inoltre, processi di inserimento su tematiche chiave di sviluppo SW.

Nell'importante processo avviato, particolare attenzione è rivolta all'inserimento di risorse con *mindset* digitale orientato all'innovazione.

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 S.p.A. e Telespazio S.p.A., dotata di soluzioni tecnologiche e 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 e 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 e 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 151.000 utenti, di cui 88.000 registrati come Operatori UAS e 82.000 UAS inseriti nel database, di cui 55.000 dotati di QR code.

Con la pubblicazione del Regolamento Europeo 2021/664 del 22 aprile 2021, in vigore dal 26 gennaio 2023, e la pubblicazione delle AMC/GM da parte di EASA effettuata in data 21 dicembre 2022 relative al regolamento stesso che definiscono e normano lo *U-Space* e 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 il prossimo biennio, con l'obiettivo di accreditarsi come uno degli *U-Space Service Provider* italiani di riferimento.

Certificazioni del Gruppo ENAV

Con riferimento alla certificazione quale *Service Provider* rilasciata da ENAC, in virtù dell'entrata in applicazione del Regolamento di Esecuzione UE 2020/469 della Commissione Europea del 14 febbraio 2020 che modifica i Regolamenti (UE) 2012/923, (UE) 2014/139 e (UE) 2017/373 per quanto riguarda i requisiti per i servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea, la progettazione delle strutture dello spazio aereo e la qualità dei dati, nonché la sicurezza delle piste, ENAC ha emesso in data 27 gennaio 2022 la terza edizione del certificato IT-ATM/ANS-001 estendendone l'ambito anche al servizio di progettazione delle procedure di volo, servizio erogato da ENAV in precedenza in accordo a un regolamento nazionale. La Capogruppo è stata inoltre oggetto di attività di sorveglianza continua da parte di ENAC per verificare il soddisfacimento dei requisiti per la fornitura di servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico aereo previsti dal Regolamento (UE) 2017/373 (16 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 meteorologici per la navigazione aerea (10 audit), coerentemente con il Regolamento (UE) 2015/340 e i pertinenti Regolamenti ENAC.

Con riferimento alle certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo ENAV, nel 2022, l'Organismo Internazionale di Certificazione DNV Business Assurance ha concluso positivamente le attività di mantenimento delle certificazioni:

- dei Sistemi di gestione per la Qualità (SGQ) di ENAV e Techno Sky e IDS AirNav, in accordo alla norma ISO 9001;
- del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight in accordo alla norma ISO 45001;
- del Sistema di Gestione Ambientale (SGA) di IDS AirNav, in accordo alla norma ISO 14001;
- del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione (SGPC) di ENAV, in accordo alla norma ISO 37001.

Sono inoltre terminate le attività di audit finalizzate al rilascio della certificazione del *Security Management System* (SecMS) del Gruppo, relativamente alla società Techno Sky, in accordo alla norma ISO/IEC 27001.

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:

- nel mese di dicembre 2022 è stata effettuata con esito positivo da parte dell'Organismo Internazionale di Certificazione DNV Business Assurance la quarta 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 a effetto serra) ai sensi del Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/2067;
- la società mantiene in corso di validità il certificato di accreditamento del laboratorio di Taratura, in accordo alla norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018 e il 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 e attestazioni della controllata IDS AirNAV, quest'ultima mantiene 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.

Security

Il 2022 è stato caratterizzato dallo sviluppo della crisi russo-ucraina, che ha determinato una modifica in senso peggiorativo dei livelli di minaccia globale, sia sul versante della sicurezza fisica che, soprattutto, su quello della sicurezza delle informazioni, che si è innestata su un quadro già complesso, per gli effetti tuttora persistenti dell'emergenza pandemica.

I legislatori europeo e nazionale, in linea con gli obiettivi di protezione e resilienza indicati da ICAO a livello globale, hanno continuato nella produzione di strumenti normativi che richiedono alle organizzazioni del settore dell'aviazione civile e a quelle della catena delle forniture critiche un ulteriore e significativo sforzo, diretto a incidere sulla drastica riduzione delle vulnerabilità e a un più efficace contrasto della minaccia.

Il Gruppo ENAV, che ha da tempo anticipato le tendenze emerse nello sviluppo normativo più recente, ha continuato nell'opera di rafforzamento dei presidi, con azioni a diversi livelli, operando uno sforzo significativo per attuare la piena convergenza della sicurezza del personale, della sicurezza fisica e del mondo digitale, con una continua attenzione ai processi di identificazione e gestione dei rischi. Con questo presupposto, è stata avviato nel 2022 un significativo ammodernamento delle tecnologie di monitoraggio e risposta, sia di sicurezza fisica che di sicurezza delle informazioni. Attività che si svilupperà ulteriormente nel 2023, in prospettiva di continuo affinamento dei processi di prevenzione, deterrenza, contenimento e risposta. In questo senso, l'attuazione dei principi e delle misure stabilite nella "Strategia Nazionale di Cybersicurezza", varata dal Governo nel 2022, trova piena rispondenza nelle linee di azione stabilite dalla *Security Governance*

del Gruppo ENAV.

Il primario obiettivo costante è stato quello di consolidare una profonda cultura della *security* attraverso processi di innalzamento dei livelli di consapevolezza e di attenzione di tutti i membri della comunità di lavoro, in via principale per garantire la sicurezza dei servizi della navigazione aerea e quindi assicurando la piena partecipazione alla protezione del patrimonio infrastrutturale e informativo del Gruppo.

Non meno rilevante, nel quadro di una sempre più spiccata dimensione dell'innovazione digitale, l'azione svolta per definire e attuare, sin dalla fase della progettazione preliminare e per tutto il ciclo di vita dei sistemi, la riduzione della superficie di attacco, attraverso l'individuazione e rimozione delle vulnerabilità e la misura dei livelli di sicurezza attesi. In quest'ottica, una rinnovata attenzione alla gestione, dal punto di vista di *security*, della catena delle forniture, evidenzia la necessità di una piena compartecipazione dei partner tecnologici e implementativi per il più efficace contrasto alle minacce cibernetiche e alla mitigazione effettiva dei rischi di sicurezza.

La sicurezza del personale, in particolare nel corso delle missioni all'estero, è stata ulteriormente potenziata attraverso azioni formative e tecnologie d'avanguardia per accompagnare i membri della comunità del Gruppo in tutte le fasi delle trasferte, formando viaggiatori attenti e consapevoli, anticipando la previsione dei potenziali rischi e predisponendo, ove occorra, attività di supporto diretto ai lavoratori in difficoltà.

L'attenzione alla dimensione della continuità operativa si è tradotta nell'aggiornamento dei piani di continuità generali e degli Enti del controllo del traffico aereo, valutati con esercitazioni specifiche, estese a livello europeo. Nel corso del 2022 non sono stati registrati eventi di *security* significativi.

Regolamento Generale sulla protezione dei dati

L'attività di *compliance* al Regolamento Europeo sulla Protezione dei Dati Personali (GDPR) è continuata anche nel 2022 attraverso il supporto da parte del *Data Protection Officer* (DPO) a tutte le strutture del Gruppo ENAV sui temi connessi alla protezione dei dati personali e agli aspetti legati all'*Information Technology and Cybersecurity*.

Per tutto il 2022 è stata intrapresa un'intensa attività informativa, su impulso del DPO, sui temi legati alla sicurezza delle informazioni; sono stati erogati corsi specifici sui software utilizzati comunemente e quotidianamente da tutti i dipendenti per lo scambio di informazioni per ridurre il rischio di divulgazione non autorizzata di informazioni e la compromissione della sicurezza dei dati personali. Inoltre, è stato avviato un programma formativo in aula per tutti i dipendenti appartenenti alle Strutture aziendali maggiormente interessate da trattamenti di dati personali. La buona riuscita del programma ha permesso l'estensione dello stesso anche al 2023 con ulteriori sessioni in aula in sinergia con le richieste da parte della neocostituita Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale di elevare il livello di attenzione e consapevolezza con riferimento a potenziali attacchi informatici alle infrastrutture critiche del Paese. In tale contesto si inseriscono tutte le azioni di sensibilizzazione al personale sull'uso consapevole del software e sulla necessità di incrementare il livello di attenzione sulla sicurezza.

Nel corso dell'esercizio 2022 si è conclusa un'attività volta a garantire il pieno rispetto della gestione dei *cookies* dei siti internet del Gruppo ENAV in *compliance* con le nuove Linee guida cookie e altri strumenti di tracciamento dell'Autorità Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tale scopo è stata ridisegnata l'impostazione della gestione dei *cookies*, adeguandola alla normativa in questione e ridisegnando la *cookie policy*. Ulteriori verifiche hanno interessato l'utilizzo di Google Analytics, la *data retention* di alcuni trattamenti in accordo a una metodologia basata sull'analisi del rischio sotteso ai trattamenti stessi, l'utilizzo del software aziendale di protocollazione e *Vulnerability Assessment e Penetration Test*.

Il supporto alla *compliance* al Regolamento si è svolto inoltre garantendo ai soggetti interessati i diritti che il Regolamento stesso richiama, registrando un incremento del 14% di richieste pervenute al DPO, tutte interamente gestite, a cui è stato dato riscontro nei termini previsti dal Regolamento.

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 3 giugno 2022 ha autorizzato 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 della 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 1.300.000 azioni. Nessuna operazione di acquisto è stata posta in essere nel corso del 2022.

Al 31 dicembre 2022 ENAV detiene n. 370.519 azioni proprie pari allo 0,07% del capitale sociale, in riduzione rispetto all'esercizio precedente per l'assegnazione nel mese di luglio 2022 di n. 148.304 azioni proprie ai beneficiari del piano di incentivazione azionaria di lungo termine, riferito al terzo ciclo di *vesting* del primo piano di incentivazione azionaria per il triennio 2019-2021.

Operazioni rilevanti

Nel corso del 2022 non sono state poste in essere operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale, finanziaria ed 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 2022 il Gruppo non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali e che non vi sono stati eventi e 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 dei Trasporti. 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 2022 sono rappresentate sostanzialmente da prestazioni facenti parte della ordinaria gestione e regolate a condizioni di mercato, come più ampiamente descritto nella nota n. 32 del Bilancio Consolidato e nella nota n. 30 del Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2022.

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 e 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 e oggetto di successivi aggiornamenti di cui l'ultima versione approvata dal Consiglio di Amministrazione, previo parere favorevole del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, in data 1° luglio 2021. La nuova “Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate” ha recepito 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 2022 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 2022 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 e il Conto economico del bilancio 2022 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 2022.

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.

			VARIAZIONI	
	2022	2021	Valori	%
Ricavi	96.714	97.340	(626)	-0,6%
EBITDA	14.460	20.101	(5.641)	-28,1%
EBIT	13.163	18.981	(5.818)	-30,7%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	9.230	13.778	(4.548)	-33,0%
Capitale investito netto	59.307	44.035	15.272	34,7%
Patrimonio Netto	61.956	51.955	10.001	19,2%
Posizione Finanziaria Netta	(2.649)	(7.920)	5.271	-66,6%
Organico a fine esercizio	721	658	63	9,6%

(migliaia di euro)

Techno Sky ha chiuso l'esercizio 2022 con un risultato netto positivo di 9,2 milioni di euro in decremento di 4,5 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente.

Con riferimento ai risultati dell'esercizio 2022, si evidenzia una sostanziale invarianza dei ricavi con maggiori attività svolte sul mercato terzo e una riduzione degli altri ricavi e un incremento dei costi riferiti in particolar modo al costo del personale per il riconoscimento dell'inflazione per il periodo di *vacatio* contrattuale 2020-2022 e per l'incremento dell'organico che si è attestato a fine 2022 a +63 unità effettive e +33 unità medie chiudendo l'esercizio con un organico effettivo di 721 unità. Tale incremento è stato parzialmente compensato da una riduzione dei costi esterni su commessa. Tali elementi hanno inciso sulla determinazione dell'EBITDA che si attesta a 14,5 milioni di euro in riduzione del 28,1%, rispetto all'esercizio precedente, e un EBIT che influenzato da ammortamenti e svalutazioni si attesta a 13,2 milioni di euro, in decremento del -30,7% rispetto all'esercizio 2021.

La posizione finanziaria netta registra un valore positivo pari a 2,6 milioni di euro, in peggioramento di 5,3 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2021, per i maggiori pagamenti effettuati in corso di anno. Si evidenzia anche che la posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2021 recepiva l'incasso del credito verso la Vitrociset avvenuto a fine anno.

Dal punto di vista dei risultati tecnici conseguiti nel periodo di riferimento, anche nel 2022 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.

			VARIAZIONI	
	2022	2021	Valori	%
Ricavi	25.377	24.847	530	2,1%
EBITDA	5.753	5.396	357	6,6%
EBIT	2.881	3.408	(527)	-15,5%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	1.901	2.442	(541)	-22,2%
Capitale investito netto	13.426	10.833	2.593	23,9%
Patrimonio Netto	11.431	9.502	1.929	20,3%
Indebitamento Finanziario Netto	1.995	1.331	664	49,9%
Organico a fine esercizio	158	152	6	3,9%

(migliaia di euro)

IDS AirNav chiude l'esercizio 2022 con un risultato positivo pari a 1,9 milioni di euro in riduzione del 22,2%, rispetto all'esercizio precedente. Su tale risultato ha inciso un leggero incremento dei ricavi per il 2,1%, rispetto al 2021, principalmente per i ricavi ascrivibili all'attività commerciale effettuata in favore del Gruppo avendo procacciato dei contratti di consistente valore, in presenza di attività sul mercato estero di sostanziale invarianza rispetto all'esercizio precedente. La società ha operato in oltre 60 Paesi su scala globale e intrattenuto rapporti con circa 100 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. Relativamente ai costi si rileva un leggero incremento (+0,9%), rispetto al 2021, dovuto a un maggior costo del personale principalmente associato al rinnovo del CCNL Metalmeccanici, a una riduzione degli altri costi operativi e un incremento delle ore lavorate sui progetti realizzati internamente dalla società. Tali valori hanno influito sulla determinazione dell'EBITDA che si è attestato a 5,6 milioni di euro in incremento del 6,6% rispetto al 2021. L'EBIT risente dei maggiori ammortamenti e della svalutazione dei crediti verso clienti russi le cui attività sono state interrotte e si attesta a 2,9 milioni di euro in riduzione del -15,5% rispetto all'esercizio precedente. L'indebitamento finanziario netto si attesta a 2 milioni di euro, in peggioramento di 0,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 sia per una maggiore tempistica di incasso da clienti che per i maggiori pagamenti verso i fornitori.

ENAV Asia Pacific Sdn Bhd

			VARIAZIONI	
	2022	2021	Valori	%
Ricavi	348	1.072	(724)	-67,5%
EBITDA	38	245	(207)	-84,5%
EBIT	10	202	(192)	-95,0%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	2	131	(129)	-98,5%

(migliaia di euro)

ENAV Asia Pacific, società di diritto malese, ha chiuso l'esercizio 2022 con un utile di 2 migliaia di euro in decremento rispetto all'esercizio precedente di 0,1 milioni di euro. I ricavi registrano un decremento di 0,7 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 10 migliaia di euro, in decremento di 0,2 milioni di euro rispetto al 2021.

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, per il tramite della Aireon Holding Company, 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 36,1 milioni di euro corrispondente a 38,5 milioni di dollari, con una quota di partecipazione dell'8,6% che si attesterà a 10,35% 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) forniscono 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 2022 chiude con un utile di 1,5 milioni di euro (2,5 milioni di euro nel 2021) principalmente per la fiscalità anticipata iscritta sulla perdita fiscale emersa nella dichiarazione presentata nel 2022 relativamente all'esercizio 2021.



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.

	31.12.2022		31.12.2021	
	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto
Capogruppo	92.401	1.174.581	61.588	1.136.190
Differenza di consolidamento	0	(29.721)	0	(29.721)
Ammortamento plusvalori acquisizione netto effetti fiscali	(1.866)	(6.451)	(1.866)	(4.585)
Eliminazione effetti economici infragruppo al netto eff. fiscale	716	(12.930)	591	(13.646)
Riserva di conversione	0	10.115	0	6.638
Riserva adeg.to part.ne fair value e benefici ai dipen. e FTA	0	(16.967)	0	(6.816)
Eliminazione svalutazione partecipazione	1.836	1.836	0	0
Riserva di consolidamento	0	3.946	0	3.946
Altri effetti	0	(6)	1	(6)
Dividendi infragruppo	0	(23.962)	0	(23.962)
Risultato dell'esercizio delle società controllate	11.917	105.112	18.058	93.195
Totale di Gruppo	105.004	1.205.553	78.372	1.161.233
PN di terzi	(507)	1.341	(341)	1.848
Totale Gruppo e Terzi	104.497	1.206.894	78.031	1.163.081

(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 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 e 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 performance 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 di *Safety Performance* definiti e per il miglioramento della *Safety* nel suo complesso.

La Capogruppo monitora costantemente le prestazioni delle componenti *People, Procedure* ed *Equipment* del sistema funzionale ATM per prevenire ogni eventuale impatto sulla fornitura dei Servizi di Navigazione Aerea e, in particolare, sui servizi del Traffico Aereo, anche in termini di continuità e di capacità dei servizi.

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 e sottopone regolarmente a test specifici piani di *Business Continuity* e *Disaster Recovery* 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 e 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 continua a registrare un trend costante in aumento dei *cyber attack* anche legato al maggior 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 aggiungono attività di formazione e sensibilizzazione del personale interno oltre al fondamentale 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 dotato 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, e 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.

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 e mantenuto attivo 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. 152/2006.

ENAV si è inoltre dotata di un sistema di gestione per la prevenzione e per il contrasto della corruzione certificato ISO 37001.

Health & Safety

Il Gruppo ENAV adotta un Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) certificato secondo lo standard OHSAS 18001.

La conformità nel tempo alla normativa di riferimento è garantita mediante il governo del SGSSL, unitamente a un presidio centralizzato e costanti attività di formazione e sensibilizzazione del personale del Gruppo, nonché di controlli di primo livello.

Particolare attenzione è posta anche alle misure atte a garantire la sicurezza dei lavoratori che operano all'estero nei Paesi a rischio (cd. *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".

Environment

In materia di *environment*, è stato adottato un Sistema di Gestione Ambientale (SGA) di Gruppo conforme allo standard ISO 14001:2015.

L'attuazione del SGA, insieme alla presenza di un presidio centralizzato, garantisce un costante controllo della conformità alle normative applicabili in materia, anche attraverso attività di formazione, sensibilizzazione e di supporto del personale del Gruppo, oltre alle attività di controllo di primo livello.

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 e internazionali. A tal fine è alimentato un network propositivo e fidelizzato di relazioni a livello istituzionale, a livello nazionale e 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 e 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

Il meccanismo di *bonus/malus* che assegna agli ANSP un bonus o una *penalty* annuale, pari ad un massimo del 2% dei costi determinati, congelato per il periodo 2020-2021, è stato reintrodotta dal 2022 in poi. In particolare, si ricorda che nel terzo *reference period*, il nuovo regolamento prevede che il target *capacity* e 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* e il relativo sistema incentivante fossero definiti a livello di FAB Blue Med (*Functional Airspace Block*).

Nel mese di maggio 2022 la Commissione Europea ha pubblicato la Decisione UE 2022/773 con la quale ha ratificato la piena conformità del Piano di Performance di ENAV ai target previsti nella Decisione della stessa Commissione 2021/891.

Rischi legati al Climate Change

Tutti gli eventuali impatti diretti per la Capogruppo legati agli effetti del *climate change* si traducono nel lungo termine in potenziali interruzioni/degradi nella fornitura dei servizi per danni alle infrastrutture o agli asset tecnologici e riduzione del flusso di traffico anche a causa della riduzione della capacità aeroportuale e, quindi, in potenziali mancati ricavi e/o aumenti dei costi operativi.

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 di Eurocontrol "*Climate change risks for European aviation*" 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 e comportando quindi un impatto diretto sulla capacità aeroportuale. Inoltre, le infrastrutture aeroportuali, così come anche le apparecchiature elettroniche, possono essere esposte al rischio di inondazioni; 2) temperatura, il cui innalzamento può causare impatti sulle infrastrutture, con conseguente aggravio dei relativi costi energetici; 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 e intensità, che in ambito aeroportuale possono comportare impatti sulla sicurezza della condotta del volo. Ciò potrebbe comportare la necessità di modificare le procedure di volo e riprogettare lo spazio aereo; 5) eventi estremi quali temporali e uragani che potrebbero avere impatti sul ritardo dei voli.

Nel 2022 la Capogruppo ha istituito un apposito Gruppo di Lavoro per valutare dettagliatamente gli effetti del cambiamento climatico nell'erogazione dei propri servizi sul territorio nazionale e in particolare negli aeroporti. Il Gruppo di Lavoro è stato supportato da esperti del settore al fine di valutare gli impatti del *climate change* su due distinti orizzonti temporali: medio termine (2030) e lungo termine (2050).

Dallo studio, in via di finalizzazione, sta emergendo che: (i) per le precipitazioni estreme è prevista nel lungo termine una progressiva intensificazione del fenomeno che dovrebbe interessare un numero crescente di aeroporti nel tempo; (ii) per la temperatura si prevede un aumento di 1-1,5°C nel medio periodo e di 2-2,5°C nel lungo periodo; (iii) per l'innalzamento del livello dei mari, si mantiene pressoché invariato il rischio di alluvione delle infrastrutture situate in zone costiere; (iv) per il vento non sembrano sussistere criticità essendo le previsioni degli scenari orientati verso una diminuzione dell'intensità media dello stesso.

Gli esiti delle analisi condotte porranno le basi per il monitoraggio nel tempo dei fenomeni oggetto di studio, prevedendo un aggiornamento ogni due-tre anni degli scenari climatici con l'obiettivo di elaborare nuovi dati necessari per aggiornare la quantificazione degli impatti operativi e finanziari dei rischi climatici.

Nel 2030 non si individuano criticità in termini di ampliamenti territoriali di tali fenomeni rispetto allo scenario attuale.

Nel lungo periodo, la capacità della Capogruppo di garantire il perseguimento dei propri obiettivi di business, *in primis* garantendo la continuità della fornitura dei propri servizi, è sicuramente 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.

Sulla base di quanto sopra evidenziato, il Gruppo ha considerato gli effetti derivanti dal cambiamento climatico nel proprio Piano Industriale e non si prevedono impatti significativi economici e sui flussi di cassa attesi.

Rischio Coronavirus sulle attività del Gruppo

Gli effetti negativi dell'emergenza pandemica in termini di traffico aereo in Italia nel 2022 sono risultati notevolmente abbattuti, registrando infatti una riduzione del 4,8% in termini di unità di servizio, rispetto al 2019. Con riferimento all'impatto sulla salute e sicurezza, il Gruppo ENAV continua ad adottare 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 e 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.

Conflitto Russia-Ucraina

L'azione offensiva avviata dal Governo russo nei confronti della nazione ucraina ha creato dei 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 corso del 2022, il Gruppo ha interamente svalutato le posizioni aperte con clienti appartenenti alla Federazione Russa per un importo pari a 0,7 milioni di euro e non presenta ulteriori rapporti in essere con le nazioni rientranti nel perimetro del conflitto. Il proseguimento del conflitto tra Russia e Ucraina sta generando, nel contesto mondiale, impatti sugli approvvigionamenti delle materie prime e notevoli incrementi dei prezzi dell'energia e la pressione inflattiva ha iniziato a manifestare i primi segnali significativi sull'aumento dei prezzi delle varie nature di costo. Nel 2022, il Gruppo ENAV ha registrato un importante incremento dei costi associati all'approvvigionamento energetico; tuttavia, in ragione del modello di business del Gruppo e della regolamentazione comunitaria a cui è soggetta la Capogruppo, che, in particolare, permette il recupero della variazione dell'inflazione rispetto al dato previsionale tramite il meccanismo del *balance*, non si ravvisano significativi rischi in termini di effetti inflattivi. Inoltre, con riferimento ai possibili effetti dello *shortage* di componenti elettronici, allo stato attuale non si registrano criticità nella catena di fornitura con impatti negativi in termini di *business continuity*. Inoltre, il Gruppo detiene un'adeguata giacenza dei materiali necessari per i sistemi operativi a supporto del proprio business, tali da contenere eventuali ritardi nella catena di fornitura. Il Gruppo continua a monitorare gli impatti sul proprio business e ad adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a garantire il pieno rispetto del regime sanzionatorio adottato dagli Stati dell'Unione Europea e a identificare puntualmente possibili conseguenze sul proprio business attuale e prospettico in considerazione del protrarsi di uno scenario critico e in continua evoluzione.

Con riferimento a quanto illustrato, il Gruppo non presenta impatti significativi sui principali indicatori alternativi di performance e non si prevedono impatti sui flussi di cassa attesi come rappresentato nel Piano Industriale approvato.

Anticorruzione

Nel corso del 2022 sono proseguite le attività di consolidamento dei presidi anticorruzione, già avviate durante l'esercizio precedente ai fini dell'ottenimento della certificazione ai sensi della Norma UNI ISO 37001:2016. In particolare, sono stati attuati e costantemente monitorati l'insieme degli obiettivi e delle azioni di miglioramento che la società ritiene rilevanti nella lotta alla corruzione.

Quale elemento di miglioramento del Sistema di Gestione della Prevenzione della Corruzione, nel corso dell'esercizio è stata svolta una approfondita attività di aggiornamento dell'analisi del rischio in ambito *anti-bribery and corruption*, attraverso una mappatura di maggior dettaglio dei sottoprocessi e degli eventi di rischio e la specificazione di ulteriori condotte corruttive singolarmente valutate.

I *Key Performance Indicators* stabiliti nell'ambito del Sistema di Gestione della Prevenzione della Corruzione sono regolarmente monitorati. Nessuna segnalazione riferibile al fenomeno corruttivo è pervenuta per il tramite del canale *Whistleblowing*.

Eventi di rilievo successivi al 31 dicembre 2022

Tra gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio si segnala che il *management* aziendale, a valle della delibera del Consiglio di Amministrazione del 20 febbraio 2023, ha finalizzato il 14 marzo 2023 un'operazione di *refinancing* di quota parte del debito in scadenza nel breve termine. In particolare, la soluzione finanziaria individuata da ENAV ha riguardato la sottoscrizione di un nuovo *Term Loan* di 360 milioni di euro con un *pool* di banche (Intesa Sanpaolo, UniCredit e BNL BNP Paribas) con un *tenor* di 3 anni da rimborsare integralmente a scadenza. Gli introiti di tale operazione di *refinancing* verranno destinati, coerentemente con la strategia finanziaria del Gruppo, all'integrale rimborso (i) del *Term Loan* di 180 milioni di euro sottoscritto a luglio 2022 con scadenza a luglio 2023 e (ii) del *Term Loan* di 180 milioni di euro sottoscritto nel 2021 con scadenza a luglio 2023. Tale soluzione di *funding*, nel confermare ulteriormente il riconosciuto e apprezzato *standing* creditizio del Gruppo ENAV, consente di consolidarne la struttura finanziaria nel medio periodo. Nell'ambito della stessa operazione sono state inoltre rinnovate, con gli stessi istituti bancari, le linee di credito *committed* per complessivi 150 milioni di euro che andranno a sostituire quelle in scadenza a maggio 2023.

Evoluzione prevedibile della gestione

Nel corso del 2023 la Società prevede di mantenere continuità nelle azioni gestionali fino ad ora adottate, in considerazione dei buoni risultati conseguiti nel corso del 2022. Tuttavia, in uno scenario particolarmente dinamico e ancora non del tutto definito a livello macroeconomico in termini di livelli d'inflazione, crescita economica, tassi di interesse ecc., quale è quello atteso per il 2023, il Gruppo sarà inevitabilmente chiamato a una più mirata valutazione delle politiche poste alla base della gestione, al fine di affrontare al meglio i possibili riflessi che tali elementi potranno determinare, anche se l'ambito regolatorio comunitario in cui opera la Capogruppo continuerà a fornire una valida protezione, come dimostrato negli scorsi anni.

In particolare, dopo la repentina e solida ripresa del traffico registrata nel corso del 2022, si attende un trend di crescita del traffico aereo anche per il 2023. In attesa delle nuove stime che l'ufficio statistico di Eurocontrol diramerà nei prossimi mesi, l'ultimo *forecast* pubblicato a ottobre 2022 indica per l'Italia un traffico nel 2023, in termini di unità di servizio, superiore del 2,3% rispetto al 2019, l'ultimo anno pre-pandemico.

Con particolare riferimento alla Capogruppo, nel corso del 2023, sulla base delle tempistiche del Regolamento comunitario di settore, saranno avviate le attività per la predisposizione delle preliminari stime di costo e traffico per il nuovo periodo di riferimento 2025-2029 (cosiddetto RP4).



Proposta del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione Vi propone di:

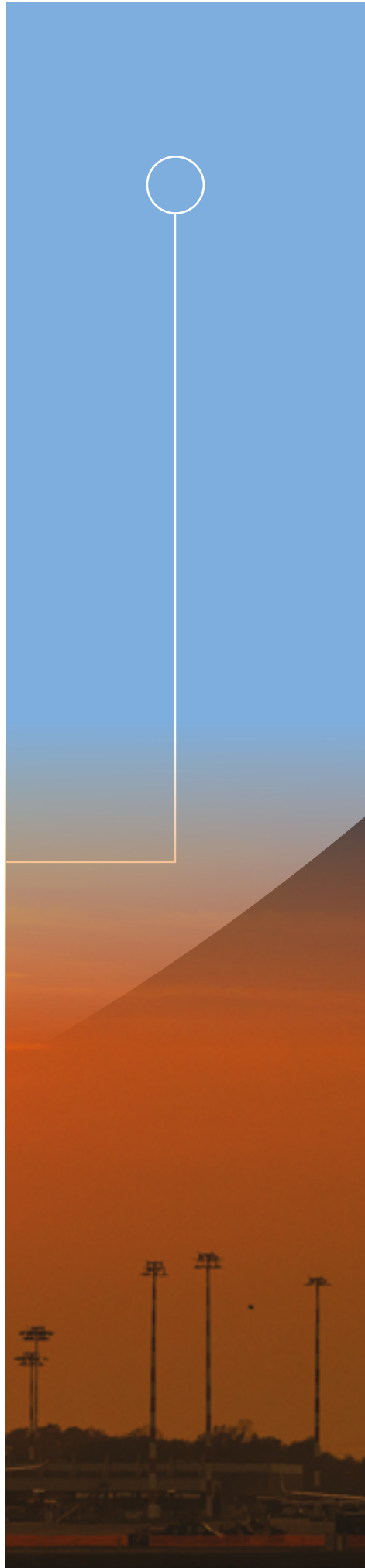
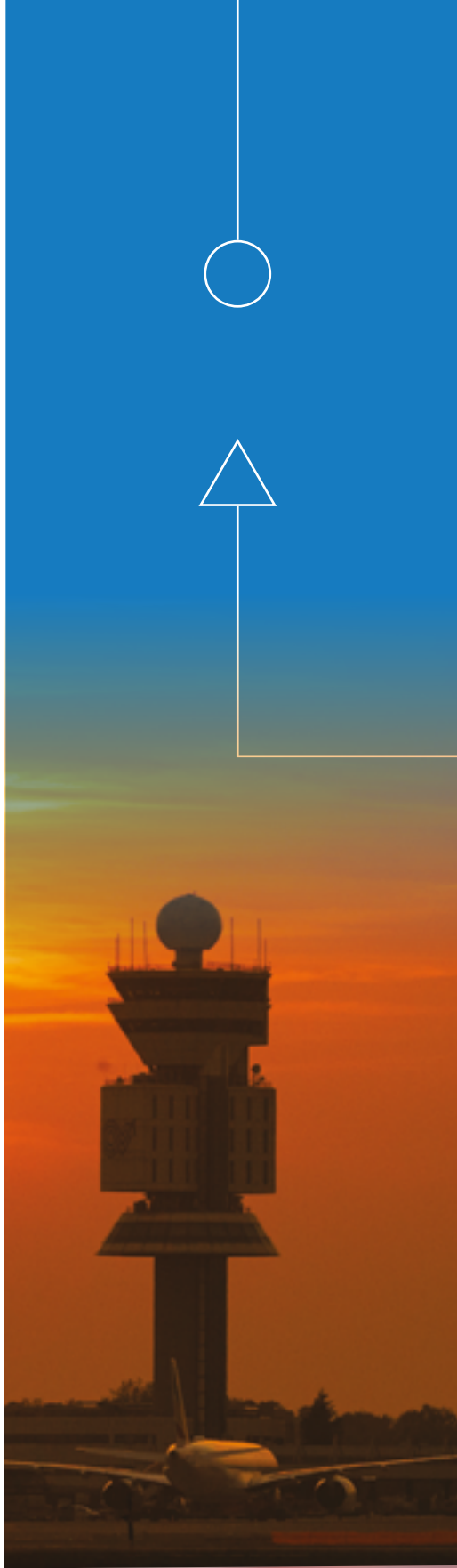
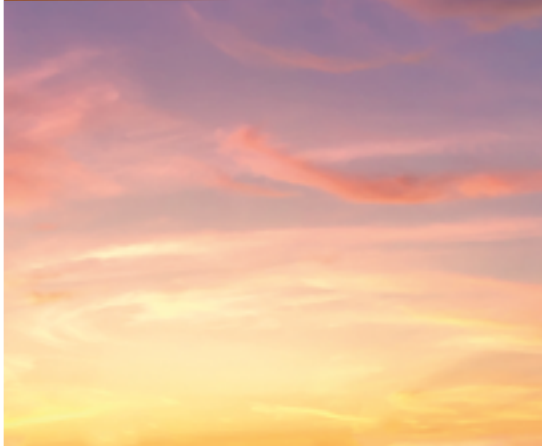
- approvare il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2022 di ENAV S.p.A. che chiude con un utile di esercizio di € 92.400.895,23;
- destinare l'utile di esercizio per il 5% pari a € 4.620.044,76 a riserva legale, come indicato dall'art. 2430 comma 1 del Codice Civile, per € 87.768.168,68 a titolo di dividendo in favore degli Azionisti e per € 12.681,79 alla riserva disponibile denominata "Utili portati a nuovo";
- prelevare dalla riserva disponibile "Utili portati a nuovo" un importo pari a € 18.668.321,94 al fine di distribuire, unitamente alla destinazione a dividendo del risultato di esercizio, un dividendo complessivo pari a € 106.436.490,62 corrispondenti a un dividendo di € 0,1967 per ogni azione che risulterà in circolazione alla data di stacco della cedola, escluse le azioni proprie in portafoglio a quella data;
- porre in pagamento l'indicato dividendo dell'esercizio di € 0,1967 per azione il 25 ottobre 2023, con stacco della cedola fissato il 23 ottobre 2023 e *record date* il 24 ottobre 2023.

Roma, 15 marzo 2023


Il Consiglio di Amministrazione


Bilancio Consolidato del Gruppo ENAV al 31 dicembre 2022






INDICE

	84	PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO ENAV
	84	Stato Patrimoniale Consolidato
	86	Conto Economico Consolidato
	87	Altre componenti di Conto Economico Complessivo Consolidato
	88	Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato
	90	Rendiconto Finanziario Consolidato
	92	NOTE ILLUSTRATIVE DEL GRUPPO ENAV
	92	Informazioni generali
	92	Forma e contenuto del Bilancio Consolidato
	94	Principi e area di consolidamento
	97	Principi contabili
	110	Uso di stime e giudizi del management
	113	Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche adottate del Gruppo
	116	Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata
	138	Informazioni sulle voci di Conto Economico Consolidato
	148	Altre informazioni



- 
- 166 ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO SUL BILANCIO CONSOLIDATO**
- 168 RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO CONSOLIDATO**

Prospetti consolidati del Gruppo ENAV

Stato Patrimoniale Consolidato

ATTIVO					
	Note	31.12.2022	di cui parti correlate (Nota 32)	31.12.2021	di cui parti correlate (Nota 32)
Attività non correnti					
Attività materiali	7	851.692.420	0	884.715.291	0
Attività immateriali	8	180.417.452	0	176.192.810	0
Partecipazioni in altre imprese	9	36.309.550	0	47.253.016	0
Attività finanziarie non correnti	10	344.319	0	426.874	0
Attività per imposte anticipate	11	36.320.924	0	33.246.034	0
Crediti tributari non correnti	12	59.712	0	715.754	0
Crediti commerciali non correnti	13	606.775.456	0	687.253.421	0
Altre attività non correnti	15	6.077.387	6.028.651	6.362.903	6.312.216
Totale Attività non correnti		1.717.997.220		1.836.166.103	
Attività correnti					
Rimanenze	14	61.082.490	0	61.518.741	0
Crediti commerciali correnti	13	333.567.855	44.098.349	177.161.512	44.270.001
Attività finanziarie correnti	10	168.761	0	70.238	0
Crediti tributari	12	5.877.327	0	5.564.549	0
Altre attività correnti	15	32.562.187	14.223.668	50.323.565	28.356.001
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	16	267.731.584	0	225.309.927	0
Totale Attività correnti		700.990.204		519.948.532	
Totale Attivo		2.418.987.424		2.356.114.635	

(valori in euro)

Stato Patrimoniale Consolidato

PATRIMONIO NETTO E PASSIVO					
	Note	31.12.2022	di cui parti correlate (Nota 32)	31.12.2021	di cui parti correlate (Nota 32)
Patrimonio Netto					
Capitale sociale	17	541.744.385	0	541.744.385	0
Riserve	17	470.077.409	0	469.279.232	0
Utili/(Perdite) portati a nuovo	17	88.728.283	0	71.838.340	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio	17	105.004.115	0	78.371.693	0
Totale Patrimonio Netto di Gruppo	17	1.205.554.192	0	1.161.233.650	0
Capitale e Riserve di terzi		1.847.184	0	2.188.502	0
Utile/(Perdita) di terzi		(507.190)	0	(341.318)	0
Totale Patrimonio Netto di Terzi		1.339.994	0	1.847.184	0
Totale Patrimonio Netto	17	1.206.894.186		1.163.080.834	
Passività non correnti					
Fondi rischi e oneri	18	1.456.200	0	3.601.072	0
TFR e altri benefici ai dipendenti	19	40.869.231	0	47.895.752	0
Passività per imposte differite	11	5.789.746	0	6.188.240	0
Passività finanziarie non correnti	20	167.663.966	0	415.199.419	0
Debiti commerciali non correnti	21	74.424.661	51.462	41.561.039	139.789
Altre passività non correnti	22	157.637.417	0	169.143.537	0
Totale Passività non correnti		447.841.221		683.589.059	
Passività correnti					
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	18	9.986.574	0	10.313.372	0
Debiti commerciali correnti	21	140.096.489	8.930.154	116.424.813	15.793.571
Debiti tributari e previdenziali	23	56.824.683	0	32.890.186	0
Passività finanziarie correnti	20	433.660.816	0	252.231.730	0
Altre passività correnti	22	123.683.455	56.165.617	97.584.641	43.558.504
Totale Passività correnti		764.252.017		509.444.742	
Totale Passività		1.212.093.238		1.193.033.801	
Totale Patrimonio Netto e Passività		2.418.987.424		2.356.114.635	

(valori in euro)

Conto Economico Consolidato

	Note	2022	di cui parti correlate (Nota 32)	2021	di cui parti correlate (Nota 32)
Ricavi					
Ricavi da attività operativa	24	921.032.498	15.153.415	504.307.407	15.001.787
Balance	24	(14.817.486)	0	294.398.448	0
<i>Totale ricavi da contratti con i clienti</i>	24	<i>906.215.012</i>		<i>798.705.855</i>	
Altri ricavi operativi	25	46.565.236	33.109.700	46.406.561	34.368.707
Totale ricavi		952.780.248		845.112.416	
Costi					
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	26	(8.008.934)	(522.970)	(9.733.785)	(898.704)
Costi per servizi	26	(142.923.085)	(4.013.734)	(127.265.215)	(8.136.283)
Costo del personale	27	(543.978.743)	0	(499.240.954)	0
Costi per godimento beni di terzi	26	(1.641.289)	(24.085)	(1.786.555)	(66.275)
Altri costi operativi	26	(3.139.169)	0	(3.618.301)	0
Costi per lavori interni capitalizzati	28	27.568.655	0	27.441.610	0
Totale costi		(672.122.565)		(614.203.200)	
Ammortamenti	7 e 8	(126.357.888)	0	(129.257.108)	0
(Svalutazioni)/Ripristini per riduzione di valore di crediti	13	(5.733.097)	0	(3.920.795)	0
(Svalutazioni)/Ripristini per attività materiali e immateriali	7	0	0	0	0
Accantonamenti	18	(234.117)	0	554.570	0
Risultato Operativo		148.332.581		98.285.883	
Proventi e oneri finanziari					
Proventi finanziari	29	9.619.863	0	10.869.309	0
Oneri finanziari	29	(10.243.377)	0	(6.791.005)	0
Utile (perdita) su cambi	29	72.878	0	421.377	0
Totale proventi e oneri finanziari		(550.636)		4.499.681	
Risultato prima delle imposte		147.781.945		102.785.564	
Imposte dell'esercizio	30	(43.285.020)	0	(24.755.189)	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		104.496.925		78.030.375	
<i>quota di interessenza del Gruppo</i>		<i>105.004.115</i>		<i>78.371.693</i>	
<i>quota di interessenza di Terzi</i>		<i>(507.190)</i>		<i>(341.318)</i>	
Utile/(Perdita) base per azione	37	0,19		0,14	
Utile diluito per azione	37	0,19		0,14	

(valori in euro)

Altre componenti di Conto Economico Complessivo Consolidato

	Note	2022	2021
Utile/(Perdita) dell'esercizio	17	104.496.925	78.030.375
<i>Componenti di conto economico complessivo che saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio:</i>			
- differenze da conversione bilanci esteri	17	3.475.893	4.872.264
- valutazione al fair value degli strumenti finanziari derivati	10 e 17	15.968	211.216
- effetto fiscale della valutazione al fair value degli strumenti finanziari derivati	11 e 17	(3.833)	(50.692)
<i>Totale componenti di conto economico complessivo che saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio</i>		3.488.028	5.032.788
<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	(13.857.116)	(7.031.772)
- utili/(perdite) attuariali su benefici ai dipendenti	17 e 19	5.558.795	(1.125.538)
- effetto fiscale	11 e 17	1.575.883	1.746.801
<i>Totale componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio</i>		(6.722.438)	(6.410.509)
Totale Utile (Perdita) di Conto Economico Complessivo		101.262.515	76.652.654
quota di interessenza del Gruppo		101.769.705	76.993.972
quota di interessenza di Terzi		(507.190)	(341.318)

(valori in euro)

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

	Capitale sociale	RISERVE		
		Riserva legale	Riserve diverse	Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti
Saldo al 1° gennaio 2021	541.744.385	37.403.860	439.724.625	(11.554.724)
Destinazione del risultato di esercizio precedente	0	2.167.114	0	0
Erogazione dividendo	0	0	0	0
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie	0	0	1.049.667	0
Riserva differenza da conversione	0	0	4.872.264	0
Piano di incentivazione a lungo termine	0	0	(46.360)	0
Utile/(perdita) complessiva rilevata, di cui:				
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio netto	0	0	(5.555.100)	(855.409)
- utile/(perdita) dell'esercizio	0	0	0	0
Saldo al 31 dicembre 2021	541.744.385	39.570.974	440.045.096	(12.410.133)
Destinazione del risultato di esercizio precedente	0	3.079.422	0	0
Erogazione dividendo	0	0	0	0
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie	0	0	614.615	0
Riserva differenza da conversione	0	0	3.475.893	0
Piano di incentivazione a lungo termine	0	0	338.550	0
Utile/(perdita) complessiva rilevata, di cui:				
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio netto	0	0	(10.947.122)	4.224.684
- utile/(perdita) dell'esercizio	0	0	0	0
Saldo al 31 dicembre 2022	541.744.385	42.650.396	433.527.032	(8.185.449)

(valori in euro)

	Riserva Cash Flow Hedge	Totale riserve	Utili/(perdite) portati a nuovo	Utile/(perdita) dell'esercizio	Totale	Interessenze di Terzi	Totale Patrimonio netto
	1.912.771	467.486.532	19.763.486	54.283.479	1.083.277.882	2.188.502	1.085.466.384
	0	2.167.114	52.116.365	(54.283.479)	0	0	0
	0	0		0	0	0	0
	0	1.049.667	(41.511)	0	1.008.156	0	1.008.156
	0	4.872.264	0	0	4.872.264	0	4.872.264
	0	(46.360)		0	(46.360)	0	(46.360)
	160.524	(6.249.985)	0	0	(6.249.985)	0	(6.249.985)
	0	0	0	78.371.693	78.371.693	(341.318)	78.030.375
	2.073.295	469.279.232	71.838.340	78.371.693	1.161.233.650	1.847.184	1.163.080.834
	0	3.079.422	75.292.271	(78.371.693)	0	0	0
	0	0	(58.506.483)	0	(58.506.483)	0	(58.506.483)
	0	614.615	104.155	0	718.770	0	718.770
	0	3.475.893	0	0	3.475.893	0	3.475.893
	0	338.550		0	338.550	0	338.550
	12.135	(6.710.303)	0	0	(6.710.303)	0	(6.710.303)
	0	0	0	105.004.115	105.004.115	(507.190)	104.496.925
	2.085.430	470.077.409	88.728.283	105.004.115	1.205.554.192	1.339.994	1.206.894.186

Rendiconto Finanziario Consolidato

	Note	2022	di cui parti correlate	2021	di cui parti correlate
A - DISPONIBILITÀ LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO	16	225.310		317.419	
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio					
Risultato dell'esercizio	17	104.497	0	78.030	0
Ammortamenti	7 e 8	126.358	0	129.257	0
Variazione netta della passività per benefici ai dipendenti	19	(1.468)	0	(3.173)	0
Variazione derivante da effetto cambio	17	(194)	0	(49)	0
Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di attività materiali e immateriali	7 e 8	50	0	42	0
Accantonamento per piani di stock grant	27	1.057	0	962	0
Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	18	234	0	10.903	0
Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	11	(1.348)	0	(4.434)	0
Decremento/(Incremento) Rimanenze	14	587	0	630	0
Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti e non correnti	13	(76.678)	172	(342.610)	(3.628)
Decremento/(Incremento) Crediti tributari e debiti tributari e previdenziali	12 e 23	22.465	0	39.102	0
Variazione delle Altre attività e passività correnti	15 e 22	43.901	27.766	(38.842)	(40.729)
Variazione delle Altre attività e passività non correnti	22	(11.222)	284	(859)	1.440
Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	21	28.658	489	(26.107)	71
B - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ D'ESERCIZIO		236.897		(157.148)	
di cui Imposte pagate		(39.568)		(15.253)	
di cui Interessi pagati		(6.056)		(4.228)	

	Note	2022	di cui parti correlate	2021	di cui parti correlate
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di investimento					
Investimenti in attività materiali	7	(79.756)	0	(71.502)	0
Investimenti in attività immateriali	8	(18.009)	0	(14.129)	0
Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimenti	21	27.877	(7.441)	25.708	(2.097)
Decremento/(Incremento) Crediti commerciali per investimenti	13	750	0	750	0
Incremento/(Decremento) Debiti commerciali per inves.ti in part.ni	9	(1.027)	(1.027)	(714)	(714)
C - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO		(70.165)		(59.887)	
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento					
Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	20	180.000	0	180.000	0
(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	20	(66.206)	0	(63.665)	0
Variazione netta delle passività finanziarie	20	106	0	(1.512)	0
Emissione/(Rimborso) prestito obbligazionario	20	(180.000)	0	0	0
(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti e non	10	0	0	9.854	9.851
Distribuzione di dividendi	17	(58.410)	(31.172)	0	0
D - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		(124.510)		124.677	
E - Flusso di cassa complessivo (B+C+D)		42.222		(92.358)	
F - Differenze cambio su disponibilità liquide		200		249	
G - DISPONIBILITÀ LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (A+E+F)	16	267.732		225.310	

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.) e 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 2022, il capitale della Società risulta detenuto per il 53,28% dal Ministero dell’Economia e delle Finanze (MEF), per il 46,65% da azionariato istituzionale e individuale e per lo 0,07% 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 servizi*.

Il Bilancio Consolidato del Gruppo per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 comprende i Bilanci di ENAV S.p.A. e delle sue controllate ed è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione del 15 marzo 2023, 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 2022 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) e *International Financial Reporting Standards* (IFRS) emanati dall’*International Accounting Standards Board* (IASB) e 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 15 marzo 2023, 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 2022 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 e 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 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, nell'esercizio 2021 gli schemi del Bilancio Consolidato e una serie di informazioni anagrafiche della Capogruppo sono stati marcati sulla base della tassonomia IFRS secondo una marcatura di dettaglio e nel 2022 tale l'obbligo è stato esteso anche alle informazioni contenute nella nota integrativa che sono state taggate secondo il metodo della marcatura di blocco applicata alle sezioni delle note. 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 e 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 2022, data di riferimento del Bilancio Consolidato, appositamente predisposti e 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 e 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:

	31.12.2022		31.12.2021	
	Media dei 12 mesi	Puntuale al 31 dicembre	Media dei 12 mesi	Puntuale al 31 dicembre
Ringgit malesi	4,6292	4,6984	4,9026	4,7184
Dollari statunitensi	1,0539	1,0666	1,1835	1,1326

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 e 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 rilevato come avviamento, ovvero, se negativo, imputato 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 2022 non ha subito variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Le società incluse nell'area di consolidamento sono riportate nella seguente tabella con evidenza dei valori del capitale sociale al 31 dicembre 2022 espressi in migliaia di euro e la percentuale di partecipazione:

						% DI PARTECIPAZIONE	
Denominazione	Sede	Attività svolta	Valuta	Metodo di consolidamento	Capitale Sociale	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 e 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 a incremento del valore contabile dell'elemento cui si riferiscono, qualora sia probabile che i futuri benefici associati al costo affluiscano al Gruppo e 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
Attrezzature industriali e commerciali	Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	10
	Attrezzatura varia e minuta	7
Altri beni	Macchine elettroniche e sistemi telefonici	7
	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 e 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 a 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 a 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 e apparecchiature per il controllo del traffico aereo, sono iscritte al minore tra il costo e 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 a *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* e informazioni reperibili da *info-provider*, 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 e 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 a 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 a 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 (cd. *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 e 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 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 a un fondo. L'obbligazione del datore di lavoro si estingue quindi con il versamento dei contributi al fondo e 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 n. 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 e 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 a 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 (cd. *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* e *costi per servizi* 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 e i costi per servizi e 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 e costi per servizi.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e 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 a 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 e 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 e 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 rettifiche 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 e 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 e 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, e 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 a 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 e 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 e 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, e 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 e 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. In particolare, il meccanismo del rischio traffico prevede la condivisione del rischio sul traffico tra *provider* e utenti dello spazio aereo, per cui le variazioni, positive e negative, comprese fino al 2% del traffico di consuntivo, rispetto al pianificato, sono a totale carico dei *provider*, mentre le variazioni ricomprese tra il 2% e il 10% sono ripartite nella misura del 70% a carico delle compagnie aeree e del 30% a carico dei *provider*. Per le variazioni superiori al 10% si applica la metodologia del *cost recovery*. L'eventuale scostamento positivo o negativo con riferimento al rischio traffico genera, secondo le regole precedentemente descritte, l'adeguamento dei ricavi di rotta utilizzando la voce Balance dell'anno. Relativamente al rischio costi è stata eliminata la possibilità di trasferire integralmente agli utenti dello spazio aereo gli eventuali scostamenti tra quanto pianificato e quanto consuntivato a fine anno. Tali variazioni, sia in positivo che in negativo, restano a carico dei bilanci dei *provider*. Tale regolamentazione comunitaria si applica anche ai servizi di terminale di prima e seconda fascia di tariffazione.

A differenza da quanto avvenuto sino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, così come con riferimento all'esercizio 2022, nel periodo 2020-2021 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 hanno derogato in parte il Regolamento UE 2019/317 riferito a tale periodo. Successivamente la Commissione Europea ha emesso la Decisione 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. 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. L'applicazione di tale regolamento è stata estesa ai ricavi di terminale complessivamente per le due fasce di tariffazione (fascia 1 e fascia 2), che sono soggette alla stessa regolamentazione europea.

Le componenti di credito e debito per balance, sia di natura corrente che non, risultano classificate nell'ambito dei crediti commerciali correnti e non e debiti 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 non prima di due esercizi successivi mentre, nell'esercizio in chiusura, viene riversato a conto economico il credito/debito per balance rilevato attraverso la voce Utilizzo balance e incluso nella tariffa dell'anno.

Tenuto conto che il recupero dei balance attivi e passivi è differito nel tempo e 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 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, e 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 dei Trasporti (MIT) 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 e oggetto di monitoraggio.

Le informazioni dei settori operativi per l'esercizio 2022, comparati con i dati dell'esercizio 2021, sono fornite nella nota n. 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

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 e 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.

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*, la misurazione dei ricavi di esercizio integrati dalla rilevazione dei balance dell'anno, i quali misurano prestazioni già erogate da parte della Capogruppo, richiede da parte della direzione aziendale l'utilizzo di stime e di valutazioni. Tali stime e valutazioni attengono alla previsione dei tempi di recupero degli importi connessi al balance negli esercizi successivi a quello di maturazione nonché la scelta del tasso di attualizzazione utilizzato. In particolare, con riferimento alla misurazione del *fair value* della componente di integrazione e rettifica per balance dell'anno, la direzione aziendale effettua la previsione delle tempistiche di recupero mediante i futuri piani tariffari: qualora le medesime previsioni subiscano delle variazioni, l'importo relativo ai crediti e debiti per balance si modifica per riflettere le nuove previsioni relative ai flussi finanziari ad essi connessi.

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 nella Aireon, 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 e 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 2023-2033 (il "Piano"), approvato nel corso del mese di febbraio 2023 dal management di Aireon. 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 a un tasso di crescita medio nominale (*g-rate*) di lungo periodo (valore terminale);
- Il tasso di attualizzazione utilizzato è il *Cost of Capital* (K_e) pari al 14,57%, 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 e 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 e 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 e 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 extraeuropei.

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 (2023-2025) mentre per la CGU *Soluzioni software AIM*, i flussi finanziari attualizzati fanno riferimento a un orizzonte temporale di 4 anni (2023-2026) 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 2023. Tali flussi, per il periodo di previsione esplicita, sono formulati sulla base di assunzioni ipotetiche e 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 e 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 (2023-2025) 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 e in perpetuità, utilizzato per la determinazione del valore residuo (tasso "g"), è stato stimato pari al 2% in coerenza con la revisione delle stime di crescita nel lungo periodo 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 e 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 valutazione e 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 a una stima determinata in base a 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 e 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.

Il modello di valutazione utilizzato dal Gruppo è stato confermato rispetto a quanto considerato nel 2021 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 2022 sono conformi a quelli utilizzati per la redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2021. Le modifiche ed interpretazioni che si applicano per la prima volta nel 2022 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 e interpretazioni che non hanno prodotto impatti sul Bilancio Consolidato del Gruppo

Di seguito viene riportato un elenco dei nuovi principi contabili, modifiche e interpretazioni applicabili al Gruppo, a far data dal 1° gennaio 2022 e improduttivi di effetti sul Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2022.

- *Amendments to IFRS 3: Business Combination – Reference to the Conceptual Framework* – emesso il 14 maggio 2020 e 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 o 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*.
- *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, e i costi per produrre tali prodotti, nel conto economico.

- *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 a 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 e amministrative non sono direttamente correlate a un contratto e sono escluse a meno che le stesse non siano esplicitamente ribaltabili alla controparte sulla base del contratto.
- *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 a 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 *fees* 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 e il finanziatore, comprese 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.

Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche efficaci per periodi successivi al 31 dicembre 2022 e non adottati dal Gruppo in via anticipata

Di seguito viene riportato un elenco dei nuovi principi contabili, modifiche e interpretazioni che saranno applicati dal Gruppo negli esercizi successivi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, di cui il Gruppo ne valuterà eventuali impatti attesi in sede di prima adozione:

- *Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction* – emesso il 7 maggio 2021, e omologato l'11 agosto 2022. Lo IAS 12 richiede l'iscrizione di imposte differite ogni qual volta si verificano differenze temporanee, ossia le variazioni temporanee imponibili o deducibili in esercizi futuri. 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. Il Gruppo sta valutando gli impatti di tali modifiche.
- *Amendments to IAS 8 Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates* – emesso il 12 febbraio 2021 e 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 a incertezza di misurazione, e le entità sviluppano tali stime se i principi contabili richiedono che le voci di bilancio possano comportare incertezza di misurazione. Il *Board* chiarisce che un cambiamento nella stima contabile che risulta da nuove informazioni o nuovi sviluppi non è una correzione di un errore. Inoltre, gli effetti di un cambiamento in input o in una tecnica di misurazione utilizzata per sviluppare una stima contabile rappresentano un cambiamento di una stima, 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. Le modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano al 1° gennaio 2023. Non si prevede che le modifiche avranno un impatto significativo sul Gruppo.

- *Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting Policies* – emesso il 12 febbraio 2021 e omologato il 2 marzo 2022. Tali modifiche forniscono linee guida ed esempi per aiutare le entità ad applicare giudizi di materialità all'informativa sui principi contabili. In particolare, mirano ad aiutare le entità a fornire informazioni sui principi contabili più utili sostituendo l'obbligo per le entità di fornire le proprie politiche contabili "significative" con l'obbligo di fornire informativa sui propri principi contabili "rilevanti"; inoltre, sono aggiunte linee guida su come le entità applicano il concetto di rilevanza nel prendere decisioni in merito all'informativa sui principi contabili. Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2023 e il Gruppo sta attualmente valutando l'impatto delle modifiche sull'informativa finanziaria di Gruppo.
- *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. In data 31 ottobre 2022 è stato altresì pubblicato un ulteriore *amendment* allo IAS 1, ovvero *Non-current Liabilities with Covenants*, secondo cui un'entità classifica il proprio debito come non corrente solo se può evitare di estinguere il debito nei 12 mesi successivi alla data di bilancio. Spesso la capacità di un'entità di produrre tale classificazione è subordinata al rispetto di talune clausole, cosiddette *covenants*. La modifica in oggetto specifica che i *covenants* da rispettare dopo la data di bilancio non incidono sulla classificazione del debito come corrente o non, quanto piuttosto si rende necessaria adeguata informativa nell'ambito delle note esplicative. Le suddette modifiche al principio saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2024. Il Gruppo sta seguendo le attuali discussioni nell'ambito dell'*IFRS Interpretation Committee* e dallo IASB.
- *Amendment to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Lease Back* – emesso il 22 settembre 2022, in attesa di omologazione. Tali modifiche richiedono a un locatario-venditore di valutare successivamente la passività derivante da una retrolocazione in modo tale da non rilevare alcun importo dell'utile o della perdita che si riferisce al diritto di utilizzo che si è mantenuto. I nuovi requisiti non impediscono al venditore di rilevare a conto economico eventuali utili o perdite relativi alla risoluzione parziale e/o integrale di un *lease*. L'emendamento al principio non prescrive tuttavia specifici requisiti per la misurazione di una passività da leasing derivante da una retrolocazione. L'entità dovrà dunque definire una *accounting policy* ai sensi di IAS 8 per la modalità di misurazione della passività. Le suddette modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2024 ed è concessa l'adozione anticipata. Il Gruppo non si attende impatti derivanti dalla citata modifica.

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 2022 rispetto all'esercizio precedente:

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari Attrezzature ind.li e comm.li	Attrezzature ind.li e comm.li	Altri beni	Attività materiali in corso	Totale
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
Incrementi	8.896	32.476	4.713	13.242	79.756	139.083
Alienazioni - costo storico	(3.827)	(20.196)	(2.877)	(6.344)	0	(33.244)
Alienazioni - fondo amm.to	3.805	20.184	2.875	6.325	0	33.189
Riclassifiche	0	0	0	(10)	(59.599)	(59.609)
Ammortamenti	(21.453)	(73.529)	(7.293)	(10.167)	0	(112.442)
Totale variazioni	(12.579)	(41.065)	(2.582)	3.046	20.157	(33.023)
Costo storico	564.779	2.009.904	274.270	342.588	260.256	3.451.797
Fondo ammortamento	(300.211)	(1.747.262)	(240.232)	(312.400)	0	(2.600.105)
Valore residuo al 31.12.2022	264.568	262.642	34.038	30.188	260.256	851.692

(migliaia di euro)

Le attività materiali registrano nell'esercizio una variazione netta negativa di 33.023 migliaia di euro per i seguenti eventi:

- gli ammortamenti di competenza dell'esercizio per 112.442 migliaia di euro (115.941 migliaia di euro nel 2021);
- gli incrementi delle attività materiali per complessivi 139.083 migliaia di euro, di cui 59.327 migliaia di euro riferiti a investimenti nelle diverse categorie ultimati ed entrati in uso nel corso dell'esercizio. Tra questi si evidenziano: i) la realizzazione della prima Torre di controllo italiana gestita da remoto implementata presso l'aeroporto di Brindisi, che consente ai controllori del traffico aereo di gestire tutte le operazioni di decollo, atterraggio e movimentazione al suolo attraverso l'impiego di un *Remote Tower Module* (RTM) che può essere posizionato anche a molti chilometri di distanza dall'aeroporto; ii) il programma di spostamento della postazione di controllo radar di avvicinamento

dell'aeroporto di Napoli presso l'Area Control Center (ACC) di Roma Ciampino; iii) l'*upgrade* tecnologico della LAN dell'aeroporto di Brindisi; iv) l'adeguamento delle comunicazioni di fonìa *ground-ground* e *air ground*; v) 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; vi) la realizzazione e implementazione sull'aeroporto di Roma Fiumicino del sistema di *Arrival Management* (AMAN) che consente di fornire un supporto al personale operativo alla costruzione della migliore sequenza di avvicinamento con la distribuzione dell'eventuale ritardo da assegnare basato su criteri di *Flight Efficiency*; vii) la realizzazione del sistema di automazione per la Torre di Roma Ciampino e per l'aeroporto di Roma Fiumicino il sistema *Data Link* per la trasmissione, agli aerei equipaggiati, delle informazioni meteo e della rotta iniziale; viii) la realizzazione e implementazione del *Tactical Control Tool Automatico* (TCTA), che rappresenta un ulteriore supporto tecnologico utilizzato dai Controllori del Traffico Aereo che operano negli ACC per la prevenzione di potenziali conflitti tra i voli operanti nello spazio aereo gestito dalla Capogruppo, supportandone l'individuazione automatica e classificandoli per livelli di urgenza. Tale sistema è entrato in uso nel corso del 2022 presso tre ACC tra cui Padova, Brindisi e Milano; ix) la manutenzione evolutiva su vari sistemi. Gli incrementi per 79.756 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 e assumendo al suo interno il sistema *Coflight* come una componente di base. Con riferimento al sistema *Flight data processing* di nuova generazione denominato *Coflight*, si evidenzia che supporta il controllore nel calcolo della traiettoria attesa del volo ed è 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 nuova torre e blocco tecnico per l'aeroporto di Treviso; iv) 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 fonìa operativa, i dati radar, di piani di volo, meteo, AIS e di controllo impianti;

- i decrementi per riclassifiche di complessivi 59.609 migliaia di euro sono riferiti principalmente a progetti di investimento conclusi ed entrati in uso nell'esercizio con classificazione a voce propria per 59.327 migliaia di euro, per 150 migliaia di euro alla riclassifica di alcuni componenti di sistemi operativi nelle rimanenze per parti di ricambio e per la restante parte a importi classificati nell'ambito delle attività immateriali.

Si evidenzia che parte degli investimenti, per un costo storico pari a 267,6 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 102/2009, 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 8.470 migliaia di euro (8.533 migliaia di euro nel 2021).

8. Attività immateriali

Le attività immateriali ammontano al 31 dicembre 2022 a 180.418 migliaia di euro e 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	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
Incrementi	15.151	0	18.009	0	33.160
Alienazioni	0	0	0	0	0
Riclassifiche	0	0	(15.019)	0	(15.019)
Ammortamenti	(12.663)	(1.253)	0	0	(13.916)
Totale variazioni	2.488	(1.253)	2.990	0	4.225
Costo storico	203.976	12.333	59.954	93.472	369.735
Ammortamento accumulato	(183.300)	(6.017)	0	0	(189.317)
Valore residuo al 31.12.2022	20.676	6.316	59.954	93.472	180.418

(migliaia di euro)

Le attività immateriali registrano nell'esercizio una variazione netta positiva di 4.225 migliaia di euro per i seguenti eventi:

- gli ammortamenti di competenza dell'esercizio che ammontano a 13.916 migliaia di euro (13.316 al 31 dicembre 2021);
- gli incrementi per complessivi 33.160 migliaia di euro di cui 15.151 migliaia di euro riferiti a progetti di investimento ultimati nel corso dell'esercizio ed entrati in uso riguardanti principalmente: i) software gestionali quali quelli riferiti al sistema di configurazione logistica, all'implementazione di un cruscotto direzionale di alto livello, alle attività in ambito ERP di Gruppo, alle licenze gestionali per l'operatività in *smart working*; ii) software a supporto della gestione operativa. La restante parte degli incrementi per 18.009 migliaia di euro si riferiscono ai progetti in corso di realizzazione, tra cui l'ERP di Gruppo sul Cloud che interessa tutte le società del Gruppo, le attività di sviluppo software per il *re-engineering* dei prodotti FPDAM e l'innovazione tecnologica dei prodotti AIM Portal e LTLMT. 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 15.019 migliaia di euro sono riferiti principalmente ai progetti di investimento ultimati nell'esercizio ed entrati in uso a voce propria al netto di importi riclassificati nell'ambito delle attività materiali.

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 2022 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'8,64% (6,24% nel 2021) con un incremento che risente essenzialmente del maggiore tasso *Free Risk* utilizzato, costruito con la metodologia *unconditional* e pari alla somma tra il rendimento medio a un anno dei titoli di Stato statunitensi con scadenza a 10 anni corretto per il differenziale di inflazione attesa per l'Italia, e il *Country Risk Premium*. Il tasso di crescita dei flussi di cassa operativi in termini nominali, post previsione del periodo esplicito, è pari al 2% (1,4% nel 2021), in coerenza con la revisione delle stime di crescita di lungo periodo 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 e approvato dalla società in data 14 aprile 2022, piano che riflette le condizioni di mercato sotto il profilo sia economico che finanziario, considerando anche il budget 2023 approvato in data 13 dicembre 2022, le proiezioni economico-patrimoniali sono state estese all'esercizio 2025, assumendo un andamento inerziale ed uguale all'anno 2024 al fine di considerare, nel processo valutativo, un periodo esplicito di almeno tre anni.

Il piano evidenzia nel periodo di riferimento una moderata crescita dei ricavi conseguente a un generale incremento delle attività da svolgere nel mercato terzo. Tale crescita è attesa in particolare verso la parte finale del periodo esplicito (2024-2025) 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. I presupposti su cui si è basata 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 2023, e ai dati oggettivi riferiti al proseguimento delle attività *core business* della società.

A 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'0,5% e, mantenendo un tasso di crescita sempre pari al 2%, l'*headroom* continua a essere positivo per un ammontare pari a 8,2 milioni di euro. Assumendo un tasso di crescita nullo in ipotesi di invarianza del WACC la misura dell'*headroom* sarebbe pari a negativi 17,9 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 2022, 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 13,32% (11,49% nel 2021) con un tasso di crescita dei flussi di cassa operativi in termini nominali, post previsione del periodo esplicito, pari al 2% (1,4% nel 2021) in coerenza con la revisione delle stime di crescita di lungo periodo 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 desumibili dal Piano Industriale 2022-2026 predisposto dalla società

controllata e approvato da IDS AirNav in data 14 aprile 2022, tenendo conto anche del budget 2023 approvato in data 14 dicembre 2022. Il piano evidenzia un tasso di crescita dei ricavi, nel periodo considerato, pari al 10% mentre la marginalità operativa a tendere è pari a circa il 32%.

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. A 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 2,1 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 al 2%, l'*headroom* diventa negativo per un ammontare pari a 0,4 milioni di euro. Assumendo un tasso di crescita nullo in ipotesi di invarianza del WACC si evidenzia una riduzione dell'*headroom* negativo di 4,6 milioni di euro.

9. Partecipazioni in altre imprese

La voce Partecipazioni in altre imprese ammonta a 36.310 migliaia di euro (47.253 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e registra, rispetto all'esercizio precedente, un decremento di 10.943 migliaia di euro riferito esclusivamente alla partecipazione nella Aireon, 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 36,1 milioni di euro.

Nel mese di giugno 2022 il *Board* di Aireon ha perfezionato l'aumento di capitale a servizio di una nuova opportunità di business descritta in un *business case* con evidenziato l'investimento necessario a supporto di tale iniziativa. A tale aumento di capitale sottoscritto unicamente da un socio, la Capogruppo non ha partecipato, comportando una diluizione della propria partecipazione *pre-redemption* dal 9,1% all'8,60% che si attesterà, post esercizio della clausola di *redemption*, al 10,35% (11,11% pre-diluizione).

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 2022, il Gruppo ha effettuato una stima del *fair value* della partecipazione utilizzando i seguenti input: i flussi relativi al *Long Term Operating Plan* (LTOP) aggiornati dal management di Aireon nel mese di febbraio 2023 e riferibili alle assunzioni di mercato esistenti al 31 dicembre 2022, con un orizzonte temporale 2023-2033 che tiene conto della revisione delle stime sui nuovi contratti da *core business*, del ritardo nell'implementazione del nuovo investimento in *Commercial Data Services* (CDS) e dell'aumento dei costi operativi. Tali previsioni economiche e finanziarie evidenziano una contrazione rispetto alle stime precedenti sia in termini di ritorni sull'investimento per effetto dei minori dividendi distribuibili, che a seguito di un ulteriore differimento nella tempistica assunta per la relativa distribuzione.

Altri elementi considerati nella stima sono i prezzi ufficiali di Borsa, i dati economico-finanziari storici e previsionali di settore e la media dei prezzi di mercato dei titoli di Stato americani. A esito dell'aggiornamento dei parametri di input, il *fair value* della partecipazione in Aireon, al 31 dicembre 2022, risulta pari a 36,1 milioni di euro, corrispondenti a 38,5 milioni di dollari, in decremento di 14,8 milioni di dollari, corrispondente a 13,8 milioni di euro, rispetto al dato del 31 dicembre 2021.

Il modello valutativo utilizzato è fondato sulle seguenti assunzioni: i) *fair value*, determinato nella prospettiva *equity-side*, in base a 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 a un tasso di crescita medio nominale (*g-rate*) di lungo periodo; iii) il tasso di attualizzazione

utilizzato è il *Cost of Capital* (K_e) pari al 14,57% (13,56% nel 2021), 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 K_e e *tasso g di crescita*: mantenendo costante il fattore di crescita al 2,5% e ipotizzando un K_e pari a 14,08%, il valore della partecipazione si apprezzerrebbe di circa 1,8 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 2022 ha erogato un dividendo di 667 migliaia di euro, corrispondente a quanto riconosciuto nel 2021.

10. Attività finanziarie correnti e non correnti

Le attività finanziarie correnti e non correnti ammontano rispettivamente a 169 migliaia di euro e 344 migliaia di euro e registrano complessivamente un incremento di 16 migliaia di euro, rispetto 31 dicembre 2021. La voce in oggetto è così composta:

	31.12.2022			31.12.2021			VARIAZIONI		
	Attività correnti	Attività non correnti	Totale	Attività correnti	Attività non correnti	Totale	Attività correnti	Attività non correnti	Totale
Altre attività finanziarie	0	344	344	0	344	344	0	0	0
Strumenti finanziari derivati	169	0	169	70	83	153	99	(83)	16
Totale	169	344	513	70	427	497	99	(83)	16

(migliaia di euro)

L'incremento dell'esercizio è legato allo strumento finanziario stipulato dalla Capogruppo con la finalità di coprire l'esposizione da una variazione sfavorevole del tasso di cambio Euro/Usd che presenta al 31 dicembre 2022 un *fair value* positivo. Tale strumento finanziario presenta una relazione di copertura perfettamente efficace, contabilizzata secondo il metodo del *cash flow hedge*, e si rimanda alla nota n. 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 indicazione degli importi con effetto a conto economico e quelli con impatto nelle altre componenti di Conto Economico Complessivo (Patrimonio Netto).

	31.12.2021		Incr.to/decr.to con impatto a CE		Incr.to/decr.to con impatto a PN		Differenze cambi	31.12.2022	
	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	33.065	7.935	4.326	1.037	0	0	0	37.391	8.972
Svalutazione rimanenze	9.257	2.221	227	55	0	0	0	9.484	2.276
Attualizzazione crediti	25.422	6.102	(6.701)	(1.608)	0	0	0	18.721	4.494
Effetto fiscale IFRS conversion	296	91			0	0	0	296	91
Attualizzazione TFR	5.467	1.331	0	0	(5.151)	(1.237)	0	316	94
Quota TFR non deducibile	89	22	0	0	0	0	0	89	22
Fair value derivato	4	1	0	0	0	0	0	4	1
Fair value partecipazione	6.970	1.464	0	0	13.857	2.910	91	20.827	4.465
Altri	58.191	14.079	6.757	1.364	0	0	463	64.948	15.906
Totale	138.761	33.246	4.609	848	8.706	1.673	554	152.076	36.321
Passività per imposte differite									
Altri	7.232	1.736	591	142	0	0	0	7.823	1.878
Attualizzazione debiti	452	109	642	154	0	0	0	1.094	263
Effetto fiscale IFRS conversion	1.812	544	(308)	(74)	0	0	0	1.504	470
Attualizzazione TFR	0	0	0	0	407	98	0	407	98
Fair value derivato	2.733	656	0	0	16	4	0	2.749	660
PPA	0	3.143	0	(722)	0	0	0	0	2.421
Totale	12.229	6.188	925	(500)	423	102	0	13.577	5.790

(migliaia di euro)

La movimentazione dell'esercizio delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite che presentano, rispettivamente, a fine 2022 un saldo di 36.321 migliaia di euro e 5.790 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 2022 e al rigiro della fiscalità differita dei crediti e debiti per la quota di competenza dell'esercizio 2022;

- l'utilizzo e nuova iscrizione dei fondi rischi tassati e del fondo svalutazione crediti, a seguito degli eventi commentati alle note n. 13 e 18;
- alla rilevazione delle imposte anticipate sulla perdita fiscale di ENAV North Atlantic;
- alla contabilizzazione del TFR secondo lo IAS 19 che ha rilevato nell'esercizio un utile 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 LLC 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 dai piani approvati.

12. Crediti tributari correnti e non correnti

I crediti tributari non correnti ammontano a 60 migliaia di euro e registrano un decremento di 656 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, per l'incasso del credito derivante dalla maggiore imposta IRES versata dalla controllata Techno Sky.

I crediti tributari correnti ammontano a 5.877 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 312 migliaia di euro dovuti in parte alla riduzione del credito IVA per l'utilizzo in compensazione orizzontale di 2,8 milioni di euro in sede di versamento del primo e secondo acconto delle imposte correnti, effetto compensato dall'incremento di altri crediti di imposta riferiti in particolar modo dal credito iscritto in relazione agli oneri sostenuti per l'acquisto di prodotti energetici in conformità ai Decreti-Legge 115/2022, 144/2022 e 176/2022.

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Credito verso erario per IVA	1.470	4.097	(2.627)
Credito IRES	1.189	902	287
Credito IRAP	178	160	18
Credito altre imposte correnti	3.040	406	2.634
Totale	5.877	5.565	312

(migliaia di euro)

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 2022.

13. Crediti commerciali correnti e non correnti

I crediti commerciali correnti ammontano a 333.568 migliaia di euro e i crediti commerciali non correnti a 606.775 migliaia di euro e hanno subito nell'esercizio le variazioni riportate nella seguente tabella:

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti commerciali correnti			
Credito verso Eurocontrol	156.052	134.557	21.495
Credito verso Ministero dell'Economia e delle Finanze	12.506	10.993	1.513
Credito verso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	30.000	30.000	0
Crediti verso altri clienti	43.714	37.244	6.470
Crediti per Balance	131.804	0	131.804
	374.076	212.794	161.282
Fondo svalutazione crediti	(40.508)	(35.633)	(4.875)
Totale	333.568	177.161	156.407
Crediti commerciali non correnti			
Crediti verso clienti	0	0	0
Crediti per Balance	606.775	687.253	(80.478)
Totale	606.775	687.253	(80.478)

(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 2022, e per la parte preponderante non ancora scaduti, pari rispettivamente a 109.289 migliaia di euro (87.461 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e 46.763 migliaia di euro (47.096 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) al lordo del fondo svalutazione crediti. L'incremento complessivo di 21.495 migliaia di euro è riferito principalmente al maggior fatturato generato nei mesi di novembre e dicembre 2022, rispetto ai corrispondenti mesi del 2021, per 21,5 milioni di euro grazie alla ripresa dei collegamenti del trasporto aereo, incremento in parte compensato dall'incasso del credito verso Alitalia e verso altre compagnie aeree relativamente all'esercizio al 2021. Il credito verso Eurocontrol, al netto della quota di diretta competenza del fondo svalutazione crediti, ammonta a 129.133 migliaia di euro (109.304 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

Il Credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) pari a 12.506 migliaia di euro è relativo interamente alle esenzioni di rotta e di terminale rilevate nel 2022 in incremento, rispetto al dato rilevato nell'esercizio precedente, per le maggiori unità di servizio di rotta sviluppate nell'anno. Il credito del 2021 pari a 10.993 migliaia di euro è stato oggetto di compensazione, a valle dell'approvazione del Bilancio 2021, con il debito verso l'Aeronautica Militare per gli incassi riguardanti la tariffa di rotta pari a 26.295 migliaia di euro, determinando un debito netto verso il MEF di 15.302 migliaia di euro regolato nel mese di dicembre 2022.

Il Credito verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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 248/2005. Nel mese di dicembre sono stati incassati 30 milioni di euro rilevati nell'esercizio 2021.

I Crediti verso altri clienti ammontano a 43.714 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 6.470 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, per il credito legato alla commessa in Qatar riferita alla fatturazione dell'ultimo trimestre 2022 oggetto di incasso nei primi mesi del 2023, sui maggiori crediti per le attività svolte su commessa e alla dilazione delle tempistiche di incasso di alcune commesse estere.

Il Fondo svalutazione crediti ammonta a complessivi 40.508 migliaia di euro e si è così movimentato nell'esercizio 2022:

	31.12.2021	Incrementi	DECREMENTI		31.12.2022
			Rilasci	Cancellazioni	
Fondo svalutazione crediti	35.633	7.781	(1.882)	(1.024)	40.508

(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 per gli effetti sottesi alle conseguenze economiche del conflitto russo-ucraino che ha comportato la svalutazione dei crediti vantati nei confronti dei clienti appartenenti alla Federazione Russa.

I decrementi del Fondo svalutazione crediti si riferiscono per 1.882 migliaia di euro a crediti svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti e incassati nel corso del 2022 e per 1.024 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 738.579 migliaia di euro (687.253 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) classificato nell'ambito dei crediti correnti per 131.804 migliaia di euro, quota inserita in tariffa nel 2023, che accoglie la prima quota dei balance iscritti nel biennio 2020-2021 che verranno recuperati in cinque anni a decorrere dal 2023 per il credito di rotta e delle prime due zone di tariffazione del credito di terminale e in sette anni relativamente al credito di terminale della terza zona di tariffazione, in conformità alla richiesta avanzata dal regolatore ENAC e prevista come tempistica di recupero dal Regolamento comunitario 2020/1627. Il credito per balance nella quota non corrente accoglie inoltre i balance positivi emersi nell'esercizio 2022 rilevati secondo il canonico meccanismo del rischio traffico in conformità al Regolamento UE 2019/317 del sistema di prestazioni e di tariffazione applicabile per la rotta e per le prime due fasce di tariffazione del terminale e sulla base del Piano di Performance 2020-2024 che ha recepito gli obiettivi determinati dalla Commissione Europea con Decisione di Esecuzione 2021/891. In particolare, tali balance sono riferiti a: i) balance inflazione per complessivi 34,7 milioni di euro rilevati a seguito dell'incremento del tasso di inflazione che si è attestato per l'Italia nel 2022 a 8,7% rispetto all'1,8% inserito nel Piano di Performance; ii) il balance per rischio traffico della prima zona di tariffazione per 1,9 milioni di euro in quanto le unità di servizio determinate a consuntivo sono risultate inferiori rispetto a quanto pianificato del -9,81%; iii) il balance per il *bonus capacity* iscritto a seguito del raggiungimento dell'obiettivo target definito nel Piano di Performance che ha previsto un ritardo di 0,11 minuti per volo assistito riferito alla rotta ed attestatosi a 0,07 minuti di ritardo per volo assistito.

14. Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, rappresentate principalmente da parti di ricambio, ammontano al netto del fondo svalutazione a 61.083 migliaia di euro in decremento di 436 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. La movimentazione rilevata nell'esercizio è di seguito rappresentata:

	31.12.2021	Incrementi	Decrementi	31.12.2022
Magazzino fiduciario	65.428	2.070	(2.251)	65.247
Magazzino diretto	5.349	465	(493)	5.321
	70.777	2.535	(2.744)	70.568
Fondo svalutazione magazzino	(9.258)	(227)	0	(9.485)
Totale	61.519	2.308	(2.744)	61.083

(migliaia di euro)

L'incremento di 2.308 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 151 migliaia di euro si riferisce a parti di sistemi classificati a magazzino dalle attività materiali. Il decremento di 2.744 migliaia di euro riguarda gli impieghi delle parti di ricambio nei sistemi operativi, risultati superiori rispetto agli acquisti effettuati nell'esercizio.

Il fondo svalutazione magazzino si è incrementato di 227 migliaia di euro per parti di ricambio divenute obsolete, in quanto inerenti a impianti non più utilizzati.

15. Altre attività correnti e non correnti

Le altre attività correnti ammontano a 32.562 migliaia di euro e registrano un decremento di 17.762 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, mentre le altre attività non correnti ammontano a 6.078 migliaia di euro in decremento di 285 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021.

La voce in oggetto è così composta:

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Altre attività correnti			
Credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti	14.224	28.342	(14.118)
Credito verso il personale	3.769	3.479	290
Credito verso enti vari per progetti finanziati	13.017	17.103	(4.086)
Risconti attivi	816	1.643	(827)
Crediti diversi	3.204	2.478	726
	35.030	53.045	(18.015)
Fondo svalutazione altri crediti	(2.468)	(2.721)	253
Totale	32.562	50.324	(17.762)
Altre attività non correnti			
Credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti	6.029	6.312	(283)
Crediti diversi	49	51	(2)
Totale	6.078	6.363	(285)

(migliaia di euro)

Il credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti registra complessivamente un decremento netto di 14.401 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2021, 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 riferito ai sistemi meteo aeroportuali. La parte iscritta nelle attività non correnti è riferita a investimenti che verranno realizzati in anni successivi.

Il credito verso il personale si riferisce agli anticipi di missione erogati ai dipendenti, le cui trasferte non risultano concluse a fine esercizio, di cui la parte rilevante (2.468 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 2022 sono stati incassati 166 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 13.017 migliaia di euro registra un decremento netto di 4.086 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2021, quale effetto netto tra i nuovi crediti emersi a valle della rendicontazione dei progetti finanziati in ambito *Connecting European Facility* (CEF) Call 2015 e per la quota di competenza dei progetti SESAR in cui partecipa il Gruppo, e gli incassi ottenuti nel corso dell'esercizio per i progetti finanziati CEF oggetto di rendicontazione nell'esercizio precedente e SESAR per complessivi 11,1 milioni di euro.

16. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti ammontano a 267.732 migliaia di euro e registrano una variazione netta positiva di 42.422 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 positivo, strettamente correlato alla ripresa delle attività del trasporto aereo che ha prodotto maggiore liquidità derivante dal *core business* della Capogruppo. Oltre a tale dinamica, hanno inciso sulla variazione delle disponibilità liquide i seguenti effetti: i) il pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riferito all'esercizio 2020 e 2021 per complessivi 31,5 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 19,1 milioni di euro; iii) il pagamento del dividendo per complessivi 58,4 milioni di euro; iv) il rimborso delle rate dei finanziamenti e del prestito obbligazionario per complessivi 246,2 milioni di euro. Tali effetti sono stati parzialmente compensati dalla liquidità pervenuta dall'accensione di un finanziamento in *pool* per complessivi 180 milioni di euro e dagli incassi derivanti dai progetti finanziati in ambito PON, CEF e SESAR.

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti non sono gravate da vincoli che ne limitano la disponibilità.

17. Patrimonio Netto

Si riporta di seguito la composizione del Patrimonio Netto Consolidato al 31 dicembre 2022 che ammonta a 1.206.894 migliaia di euro.

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONI
Capitale sociale	541.744	541.744	0
Riserva legale	42.650	39.571	3.079
Altre riserve	425.674	436.283	(10.609)
Riserva conversione bilanci in valuta estera	10.115	6.639	3.476
Riserva prima adozione IAS (FTA)	(727)	(727)	0
Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(8.185)	(12.410)	4.225
Riserva cash flow hedge	2.085	2.073	12
Riserva per azioni proprie	(1.535)	(2.150)	615
Utili/(Perdite) portati a nuovo	88.728	71.838	16.890
Utile/(Perdita) dell'esercizio	105.004	78.372	26.632
Totale Patrimonio Netto di Gruppo	1.205.553	1.161.233	44.320
Capitale e Riserve di Terzi	1.848	2.189	(341)
Utile/(Perdita) di Terzi	(507)	(341)	(166)
Totale Patrimonio Netto di interessenza di Terzi	1.341	1.848	(507)
Totale Patrimonio Netto	1.206.894	1.163.081	43.813

(migliaia di euro)

In data 3 giugno 2022 in sede di Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per l'approvazione del Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2021 della Capogruppo è stato deliberato di distribuire a titolo di dividendo agli Azionisti un importo di 58.506 migliaia di euro corrispondente a un dividendo di euro 0,1081 per ogni azione che è risultata in circolazione alla data di stacco della cedola fissato nel 24 ottobre 2022.

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 46,65% da azionariato istituzionale e individuale e per lo 0,07% detenuto da ENAV sotto forma di azioni proprie. Al 31 dicembre 2022 le azioni risultano integralmente sottoscritte e versate e non sono state emesse azioni privilegiate.

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 assolute, divenuta pertanto disponibile, per 400 milioni di euro dalla destinazione della riduzione volontaria del capitale sociale, per 1,8 milioni di euro la riserva dedicata al piano di incentivazione di lungo termine del management del Gruppo, che si è incrementata nell'esercizio per l'iscrizione delle quote riferite ai cicli di *vesting* in essere e ridotta a seguito dell'assegnazione delle azioni legate al terzo ciclo di *vesting* 2019-2021, la riserva per l'adeguamento al *fair value* della partecipazione in 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 2022 registra un utile attuariale di Gruppo pari a 5,6 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 12 migliaia di euro.

La Riserva per azioni proprie accoglie il controvalore delle azioni proprie pari a n. 370.519 al prezzo medio di 4,14 euro per azione, residuali rispetto alle n. 518.823 azioni proprie del 31 dicembre 2021, ridotte di n. 148.304 a seguito dell'assegnazione ai beneficiari del terzo ciclo di *vesting* 2019-2021 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 positiva di 16.890 migliaia di euro si riferisce principalmente alla destinazione del risultato del 2021 in tale voce, al netto della quota destinata alla riserva legale, ridotta dell'importo erogato a titolo di dividendo nel mese di ottobre.

L'utile di esercizio di competenza del Gruppo ammonta a 105.004 migliaia di euro.

Al 31 dicembre 2022 il Patrimonio Netto di interessenza dei terzi ammonta a 1.341 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.

18. Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri ammontano complessivamente a 11.442 migliaia di euro, di cui la quota classificata nelle passività correnti ammonta a 9.986 migliaia di euro, e hanno subito nell'esercizio la seguente movimentazione:

	31.12.2021	Incrementi	Assorbimento a conto economico	Utilizzi	31.12.2022
F.do rischi per il contenzioso con il personale	641	121		(50)	712
F.do rischi per altri contenziosi in essere	50	113	0	(30)	133
Altri fondi rischi	883	0	0	0	883
Fondo altri oneri	12.340	2.137	(2.070)	(2.693)	9.714
Totale fondi	13.914	2.371	(2.070)	(2.773)	11.442

(migliaia di euro)

Il fondo rischi per il contenzioso con il personale, la cui quota a breve è pari a 171 migliaia di euro, ha registrato nell'esercizio un incremento netto di 71 migliaia di euro, per tener conto delle passività legate a nuovi contenziosi che hanno condotto all'aggiornamento delle stime del fondo. Al 31 dicembre 2022, 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 0,6 milioni di euro.

Il fondo rischi per altri contenziosi in essere, la cui quota a breve è pari a 101 migliaia di euro, ha subito un incremento netto di 83 migliaia di euro per nuovi contenziosi verso fornitori emersi nel corso dell'esercizio. Al 31 dicembre 2022, 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 0,1 milioni di euro.

Il fondo altri oneri, interamente classificato nell'ambito delle passività correnti, ammonta a 9.714 migliaia di euro e ha registrato nel corso dell'esercizio le seguenti variazioni: i) incremento di 2.137 migliaia di euro per gli oneri connessi alla misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dall'art. 4 commi 1-7 *ter* della Legge 92/2012 denominata "Isopensione" in considerazione di due nuove manifestazioni di interesse pervenute nel corso del 2022; ii) decremento per 2.070 migliaia di euro a seguito della rideterminazione delle finestre di uscita e per l'esclusione di due figure dirigenziali; iii) riclassifica di 1.815 migliaia di euro nell'ambito dei debiti previdenziali per la quota che verrà erogata all'INPS riferita a tre figure dirigenziali il cui rapporto di lavoro è cessato a fine 2022. Il termine del programma di esodo è fissato entro il 30 novembre 2023. Il fondo oneri iscritto negli esercizi precedenti per 878 migliaia di euro, destinato alla lotta contro il COVID-19, è stato interamente utilizzato nell'esercizio mediante l'acquisto di 4 ambulanze per quattro strutture sanitarie ubicate rispettivamente a Palermo, Brindisi, Roma e Padova, 2 ambulanze per la Croce Rossa da destinarsi all'Ucraina, e infine l'acquisizione di 1 camper allestito per le visite oncologiche a supporto della prevenzione del tumore femminile sul territorio italiano.

19. TFR e altri benefici ai dipendenti

Il TFR e altri benefici ai dipendenti è pari a 40.869 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:

	31.12.2022	31.12.2021
Passività per benefici ai dipendenti a inizio periodo	47.896	49.943
Interest cost	894	237
(Utili)/Perdite attuariali su benefici definiti	(5.559)	1.126
Anticipi, erogazioni ed altre variazioni	(2.362)	(3.410)
Passività per benefici ai dipendenti a fine periodo	40.869	47.896

(migliaia di euro)

La componente finanziaria dell'accantonamento pari a 894 migliaia di euro è iscritta negli oneri finanziari. L'utilizzo del fondo TFR per 2.362 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'accantonamento atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo e risultante a tale data, e delle nuove

ipotesi valutative, costituisce l'importo degli (Utili)/Perdite attuariali. Tale calcolo ha generato nel 2022 un utile attuariale di Gruppo per 5.559 migliaia di euro.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni attuariali applicate nel calcolo del TFR:

	31.12.2022	31.12.2021
Tasso di attualizzazione	3,63%	0,98%
Tasso di inflazione	2,30%	1,75%
Tasso annuo incremento TFR	3,225%	2,810%
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 sulla base dell'attuale situazione economica che presenta una particolare volatilità della maggioranza degli indicatori economici. 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		
	31.12.2022	31.12.2021
Tasso di turnover +1%	41.485	48.018
Tasso di turnover -1%	41.128	48.697
Tasso di inflazione +0,25%	41.779	48.959
Tasso di inflazione -0,25%	40.857	47.735
Tasso di attualizzazione +0,25%	40.596	47.364
Tasso di attualizzazione -0,25%	42.055	49.351

(migliaia di euro)

La durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti è di 8,9 anni.

20. 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 comprensiva degli interessi passivi rilevati per competenza; ii) le passività finanziarie per leasing emerse dall'applicazione del nuovo principio contabile internazionale IFRS 16.

Si riportano di seguito i valori al 31 dicembre 2022 posti a confronto con il 31 dicembre 2021 e le relative variazioni:

	31.12.2022			31.12.2021			VARIAZIONI		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Finanziamenti bancari	431.652	165.094	596.746	68.907	411.428	480.335	362.745	(246.334)	116.411
Prestito obbligazionario	0	0	0	181.418	0	181.418	(181.418)	0	(181.418)
Debiti finanziari per lease ex IFRS 16	2.009	2.570	4.579	1.907	3.771	5.678	102	(1.201)	(1.099)
Totale	433.661	167.664	601.325	252.232	415.199	667.431	181.429	(247.535)	(66.106)

(migliaia di euro)

I finanziamenti bancari al 31 dicembre 2022 hanno registrato un incremento netto di 116.411 migliaia di euro come effetto combinato dell'accensione di nuovi finanziamenti e il rimborso delle rate dei finanziamenti in essere, e recepiscono gli effetti del costo ammortizzato. In particolare, si evidenzia: i) la sottoscrizione con un pool di banche di un *Term Loan* di 180 milioni di euro della durata di 12 mesi e a tasso variabile, operazione condotta con finalità di *refinancing* a copertura del *private placement* scaduto e rimborsato il 4 agosto 2022; ii) il rimborso delle rate dei finanziamenti con BEI riferiti a due rate semestrali del finanziamento di iniziali 80 milioni di euro, per complessivi 5.333 migliaia di euro con scadenza il 12 dicembre 2032, di due rate semestrali del finanziamento di iniziali 100 milioni, per complessivi 8.458 migliaia di euro, con scadenza il 19 dicembre 2029, il rimborso di una rata semestrale del finanziamento di iniziali 70 milioni di euro, entrato in ammortamento nel mese di agosto 2022, per complessivi 2.414 migliaia di euro con scadenza ad agosto 2036; iii) il rimborso di quattro rate trimestrali del finanziamento con Intesa Sanpaolo di iniziali 100 milioni di euro, per 33.333 migliaia di euro con scadenza il 30 ottobre 2023; iv) il rimborso di quattro rate trimestrali del finanziamento con Mediobanca di iniziali 50 milioni di euro, per 16.667 migliaia di euro, con scadenza il 28 ottobre 2023.

I finanziamenti e le quote dei finanziamenti a lungo termine da rimborsare nel 2023 sono esposti tra le passività correnti per complessivi 431.652 migliaia di euro, comprensivi degli effetti connessi al costo ammortizzato.

Il prestito obbligazionario emesso il 4 agosto 2015 dalla Capogruppo per un valore nominale di 180 milioni di euro, quotato presso il *Luxembourg Stock Exchange's Regulated Market*, della durata di sette anni, è giunto a scadenza il 4 agosto 2022 ed è stato interamente rimborsato, con la quota comprensiva di interessi, per un importo pari a 183,5 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2022 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 Sanpaolo, 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 Sanpaolo	Anticipi finanziari	50.000	0	50.000	0	Euribor + spread
Intesa Sanpaolo	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 1,47% superiore rispetto al tasso risultante nell'esercizio precedente pari a 1,06%.

I debiti finanziari per *lease* ex IFRS 16 accolgono, per complessivi 4.579 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 relazione alle altre operazioni di finanziamento, si rappresenta che il *fair value* al 31 dicembre 2022 dei prestiti bancari è stimato pari a 560,7 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 2022 e al 31 dicembre 2021 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 e in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti dalla CONSOB con Richiamo di Attenzione n. 5/21 del 29 aprile 2021.

	31.12.2022	di cui con parti correlate	31.12.2021	di cui con parti correlate
(A) Disponibilità liquide presso banche	267.732	0	225.310	0
(B) Altre disponibilità liquide equivalenti	0	0	0	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	267.732	0	225.310	0
(E) Crediti finanziari correnti	0	0	0	0
(F) Debiti finanziari correnti	0	0	(181.418)	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento finanziario non corrente	(431.652)	0	(68.907)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(2.009)	0	(1.907)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(433.661)	0	(252.232)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto Liquidità (D)+(E)+(I)	(165.929)	0	(26.922)	0
(K) Debiti finanziari non correnti	(165.094)	0	(411.428)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	0	0
(M) Altri debiti non correnti	(2.570)	0	(3.771)	0
(N) Debiti commerciali non correnti	(74.425)		(41.561)	
(O) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)+(N)	(242.089)	0	(456.760)	0
(P) Totale Indebitamento Finanziario Netto come da orientamenti ESMA (J)+(O)	(408.018)	0	(483.682)	0
(Q) Strumenti Derivati Correnti e Non Correnti	169	0	153	0
(R) Crediti finanziari non correnti	0	0	0	0
(S) Totale Indebitamento Finanziario Netto Gruppo ENAV (P)+(Q)+(R)	(407.849)	0	(483.529)	0

(migliaia di euro)

21. Debiti commerciali correnti e non correnti

I debiti commerciali correnti ammontano a 140.096 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 23.671 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, imputabile principalmente ai debiti per balance che rilevano anche un incremento nella voce classificata come non corrente.

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Debiti commerciali correnti			
Debiti verso fornitori	98.800	100.349	(1.549)
Debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo	3.109	3.389	(280)
Debiti per balance	38.187	12.687	25.500
Totale	140.096	116.425	23.671
Debiti commerciali non correnti			
Debiti verso fornitori	730	572	158
Debiti per balance	73.695	40.989	32.706
Totale	74.425	41.561	32.864

(migliaia di euro)

I debiti verso i fornitori di beni e servizi necessari all'attività del Gruppo registrano un decremento netto di 1.549 migliaia di euro riferito principalmente ai maggiori pagamenti effettuati da tutto il Gruppo per il ritorno al rispetto delle normali scadenze contrattuali.

La voce Debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo che ammonta a 3.109 migliaia di euro risulta in leggera riduzione rispetto al dato del 31 dicembre 2021 e accoglie principalmente i *pre-financing* ricevuti su alcuni progetti finanziati in ambito SESAR.

I debiti per balance Eurocontrol ammontano complessivamente a 111.882 migliaia di euro, di cui la parte classificata nei debiti correnti è pari a 38.187 migliaia di euro e corrisponde all'importo che verrà restituito ai vettori tramite la tariffa nel corso del 2023. L'incremento netto complessivo pari a 58.206 migliaia di euro è relativo all'iscrizione dei balance emersi nell'esercizio 2022 e riferiti in particolare a: i) balance per rischio traffico di rotta e della seconda fascia di tariffazione del terminale per totali 56,3 milioni di euro da restituire ai vettori avendo rilevato a consuntivo delle unità di servizio superiori alle previsioni effettuate in sede di Piano di Performance; ii) il balance della terza zona di tariffazione determinato secondo la logica del *cost recovery* pari a 4,9 milioni di euro; iii) il balance *depreciation* e il balance per i progetti finanziati in ambito europeo oggetto di restituzione in base ai Regolamenti UE per complessivi in essere per 12,6 milioni di euro. Il debito per balance quota corrente si è ridotto per l'utilizzo tramite la tariffa della quota 2022.

22. Altre passività correnti e non correnti

Le altre passività correnti e non correnti registrano complessivamente un incremento di 14.592 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, a seguito delle variazioni rilevate nelle voci riportate nella seguente tabella:

	31.12.2022			31.12.2021			VARIAZIONI		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Acconti	70.337	0	70.337	38.271	0	38.271	32.066	0	32.066
Altri debiti	43.600	0	43.600	51.046	0	51.046	(7.446)	0	(7.446)
Risconti	9.746	157.637	167.383	8.267	169.144	177.411	1.479	(11.507)	(10.028)
Totale	123.683	157.637	281.320	97.584	169.144	266.728	26.099	(11.507)	14.592

(migliaia di euro)

La voce Acconti ammonta a complessivi 70.337 migliaia di euro e si riferisce per 65.126 migliaia di euro al debito verso l'Aeronautica Militare Italiana (AMI) per la quota degli incassi di competenza ricevuti nel 2022 per i servizi di rotta e di terminale e per 5.211 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 2022 si è proceduto a pagare l'Aeronautica Militare per la quota di competenza dei servizi di terminale per complessivi 16,7 milioni di euro e a compensare gli acconti AMI per i servizi di rotta rilevati al 31 dicembre 2021 con il credito vantato nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), da cui è emerso un importo a debito pari a 15,3 milioni di euro, pagato nel mese di dicembre, insieme alla quota di competenza ENAC relativa al 2021 per un importo pari a 2,4 milioni di euro.

Gli Altri debiti, che ammontano a 43.600 migliaia di euro, registrano, rispetto all'esercizio precedente, un decremento netto di 7.446 migliaia di euro imputabile principalmente al pagamento del debito verso il MEF presente negli altri debiti al 31 dicembre 2021 per 16,2 milioni di euro, effetto parzialmente compensato dai maggiori debiti verso il personale iscritti per gli accantonamenti di competenza dell'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 63.246 migliaia di euro (71.907 migliaia di euro al 31 dicembre 2021); ii) i contributi in conto impianti a valere sugli investimenti per gli aeroporti militari, ai sensi di quanto previsto dalla Legge 102/2009, pari a 52.349 migliaia di euro (55.387 migliaia di euro al 31 dicembre 2021); iii) i contributi legati ai progetti di investimento finanziati con il programma CEF per un importo pari a 47.505 migliaia di euro (45.645 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) che ha registrato nell'esercizio un incremento per la rendicontazione dei progetti di investimento finanziati nell'ambito del programma CEF Call 2015.

23. Debiti tributari e previdenziali

I debiti tributari e previdenziali ammontano a 56.825 migliaia di euro e sono composti come da tabella di seguito allegata.

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Debiti tributari	30.604	18.194	12.410
Debiti verso istituti di previdenza	26.221	14.696	11.525
Totale	56.825	32.890	23.935

(migliaia di euro)

I Debiti tributari registrano un incremento di 12.410 migliaia di euro imputabile sia al maggior debito di imposta IRES e IRAP che ammonta a complessivi 16,2 milioni di euro rispetto ai 10,4 milioni di euro del 31 dicembre 2021 oltre che alle maggiori ritenute IRPEF commisurate al recupero inflattivo del periodo di *vacatio* contrattuale riconosciuto al personale dipendente nel mese di dicembre.

I Debiti verso istituti di previdenza ammontano a 26.221 migliaia di euro in incremento di 11.525 migliaia di euro, rispetto al dato del 31 dicembre 2021, dovuto oltre alla maggiore retribuzione erogata nel mese di dicembre, anche dai contributi maturati sugli accantonamenti del costo del personale e sul debito per ferie maturate e non fruite, per complessivi 8.551 migliaia di euro (5.531 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e per il debito verso l'INPS inerente ai contributi da isopensione riferito a tre dirigenti cessati a fine anno.

Informazioni sulle voci di Conto Economico Consolidato

24. 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 906.215 migliaia di euro in incremento del 13,5%, rispetto all'esercizio precedente, per la decisa ripresa delle attività del settore del trasporto aereo che, grazie alle coperture vaccinali e alla rimozione di limitazioni alla circolazione tra gli Stati, ha permesso il ritorno alla normalità. Tale scenario positivo è confermato anche dal confronto dei ricavi da *core business* emersi nel 2022 rispetto ai valori registrati nel 2019, periodo pre-pandemico, da cui emerge in termini di ricavi un divario del -5,5%, rilevando un sensibile recupero del traffico perso nei due anni di pandemia. Andamento confermato anche in termini di unità di servizio che evidenzia per la rotta un delta del -4,8% e per il terminale del -11,4% rispetto al 2019. Su tali ricavi, inoltre, incide positivamente anche il risultato dei ricavi da mercato non regolamentato che registra un incremento del 21% rispetto al 2021.

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.

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Ricavi di rotta	648.162	324.025	324.137	100,0%
Ricavi di terminale	220.469	136.329	84.140	61,7%
Esenzioni di rotta e di terminale	12.501	10.990	1.511	13,7%
Ricavi da mercato non regolamentato	39.900	32.963	6.937	21,0%
Totale Ricavi da attività operativa	921.032	504.307	416.725	82,6%
Balance	(14.817)	294.398	(309.215)	-105%
Totale Ricavi da contratti con i clienti	906.215	798.705	107.510	13,5%

(migliaia di euro)

Ricavi di rotta

I Ricavi di rotta commerciali ammontano a 648.162 migliaia di euro e registrano un valore pressoché raddoppiato rispetto all'esercizio 2021, per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio che si attestano a +66,9% (+46,2% 2021 su 2020), incremento legato principalmente alla ripresa del traffico aereo gestito non più soggetto a limitazioni negli spostamenti. Tale dato è confermato anche nel confronto con il 2019 in cui si evidenzia un recupero nel traffico aereo gestito, in termini di unità di servizio, del +95,2% (recupero del +57% 2021 su 2019). Una parte dei maggiori ricavi è associata a un incremento nella tariffa applicata nel 2022 pari a +20,33% (euro 75,42 nel 2022 vs euro 62,68 nel 2021) che si attesta a + 16,67%, 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 del 22% sia per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio pari a +1,4% che per l'incremento tariffario e la componente rettificativa per balance, i ricavi di rotta si attestano complessivamente a 645.015 migliaia di euro, in incremento di 84.108 migliaia di euro, come di seguito rappresentato:

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Ricavi di rotta	648.162	324.025	324.137	100,0%
Esenzioni di rotta	9.767	8.007	1.760	22,0%
<i>Subtotale ricavi</i>	<i>657.929</i>	<i>332.032</i>	<i>325.897</i>	<i>98,2%</i>
Balance dell'anno di rotta	(25.182)	213.413	(238.595)	n.a.
Attualizzazione balance dell'anno	330	(7.169)	7.499	n.a.
Variazione balance	3.254	(4.570)	7.824	n.a.
Utilizzo balance di rotta n-2	8.684	27.201	(18.517)	-68,1%
<i>Subtotale balance</i>	<i>(12.914)</i>	<i>228.875</i>	<i>(241.789)</i>	<i>n.a.</i>
Totale ricavi di rotta con balance	645.015	560.907	84.108	15,0%

(migliaia di euro)

Il balance dell'anno di rotta incide per negativi 25.182 migliaia di euro ed è riferito a diverse casistiche di balance determinate in conformità al Regolamento UE 2019/317 ritornato applicabile dopo il biennio 2020-2021, in cui erano state applicate misure eccezionali per tener conto degli effetti che la pandemia da COVID-19 aveva prodotto sul settore del trasporto aereo. Tra i balance iscritti nell'esercizio si evidenzia il balance per rischio traffico per 49.980 migliaia di euro in restituzione ai vettori, avendo conseguito a fine 2022 delle unità di servizio maggiori del 12,40% rispetto al dato pianificato nel Piano di Performance e il balance *depreciation* e finanziamenti UE in restituzione per 10.919 migliaia di euro. Tali effetti negativi sono stati in parte mitigati dall'iscrizione del balance inflazione per 29.953 migliaia di euro generato dall'incremento inflattivo emerso a fine 2022, in coerenza con il dato pubblicato da Eurostat (+8,7%) rispetto al dato previsionale riportato nel Piano di Performance (+1,8%) e dal balance per il *bonus capacity* in funzione del raggiungimento dell'obiettivo di piano legato alla *capacity* che definiva un target di 0,11 minuti per volo assistito e che si è invece attestato a 0,07 minuti di ritardo per volo assistito.

La variazione del balance 2022 rispetto al dato emerso nel 2021 è dovuta alla diversa determinazione di calcolo del balance previsto dalla Commissione Europea per il biennio 2020-2021 e disciplinato nell'ambito del Regolamento UE 2020/1627 con la rilevazione di un balance legato alla perdita dei ricavi del biennio, che per il 2021 ammontava a complessivi 242,5 milioni di euro.

I balance iscritti nell'esercizio sono stati attualizzati in un arco temporale coerente con i Regolamenti UE ossia nei due anni successivi alla rilevazione, rispetto a quanto emerso nel biennio 2020-2021, periodo in cui i balance iscritti per la perdita di ricavi sono recuperabili in un arco temporale di cinque anni a decorrere dal 2023.

La variazione balance è relativa al conguaglio dei costi Eurocontrol che determina un valore positivo di 3,2 milioni di euro mentre l'utilizzo a conto economico dei balance di rotta n-2 riguarda i balance iscritti negli anni precedenti inclusi nella tariffa 2022.

Ricavi di terminale

I Ricavi di terminale commerciali ammontano a 220.469 migliaia di euro in incremento del 61,7%, rispetto all'esercizio precedente, sia per le maggiori unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attesta a +63,5% (+37,2% 2020 su 2019), che per effetto dell'incremento tariffario applicato nelle prime due zone di tariffazione. Tale risultato risente della ripresa delle attività nel settore del traffico aereo, confermato anche nel confronto con i dati del 2019, esercizio pre-pandemico, che evidenziano un recupero dell'88,6% in termini di unità di servizio, con valori positivi nell'ambito del traffico aereo nazionale per la seconda e terza fascia di tariffazione (+9,2%).

In particolare, la *prima zona di tariffazione*, rappresentata dall'aeroporto di Roma Fiumicino, ha registrato un incremento nel traffico aereo assistito rispetto al 2021, espresso in unità di servizio, pari al +100,1% (+8,1% 2021 su 2020) migliorando in termini di recupero rispetto ai valori dell'esercizio precedente che era stato maggiormente influenzato dall'operatività della nuova compagnia ITA Airways, subentrata ad Alitalia. La tariffa applicata nel 2022 ha registrato un incremento del 10,98% attestandosi a euro 182,61 rispetto a euro 164,55 del 2021.

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 +61,5% rispetto al 2021 (+33,7% 2021 su 2020), con un andamento significativamente positivo del traffico aereo internazionale sebbene è sul dato del traffico nazionale che recupera i valori emersi nel 2019 (+9,2% di unità di servizio). La tariffa applicata nel 2022 è stata pari a euro 214,89 in incremento del 33,59%, rispetto alla tariffa applicata nel 2021, che si attestava a euro 160,86.

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 +54,5% rispetto al 2021 (+49,0% 2021 su 2020) con il traffico internazionale in crescita dell'83,8% e un recupero sul 2019 del traffico aereo nazionale che si attesta a +9,2%. La tariffa del 2022 si attesta a euro 334,24 in riduzione del 15,46% rispetto alla tariffa applicata nel 2021 che ammontava a euro 395,35.

Considerando i ricavi di terminale congiuntamente ai ricavi per voli esenti, in riduzione di 249 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, e la componente rettificativa per balance, i ricavi di terminale si attestano complessivamente a 221.300 migliaia di euro, in crescita di 16.465 migliaia di euro, rispetto al 2021, come di seguito rappresentato:

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Ricavi di terminale	220.469	136.329	84.140	61,7%
Esenzioni di terminale	2.734	2.983	(249)	-8,3%
<i>Subtotale</i>	223.203	139.312	83.891	60,2%
Balance dell'anno di terminale	(4.984)	57.497	(62.481)	n.a.
Attualizzazione balance dell'anno	(922)	(2.077)	1.155	-55,6%
Variazione balance	0	(448)	448	-100,0%
Utilizzo balance di terminale n-2	4.003	10.551	(6.548)	-62,1%
<i>Subtotale</i>	(1.903)	65.523	(67.426)	n.a.
Totale ricavi di terminale con balance	221.300	204.835	16.465	8,0%

(migliaia di euro)

Il balance dell'anno di terminale incide negativamente per 4.984 migliaia di euro e segue le stesse regole di determinazione previste per la tariffa di rotta relativamente alla prima e seconda fascia di tariffazione ritornando all'applicazione del meccanismo previsto dal Regolamento UE 2019/317, mentre la terza fascia di tariffazione viene rilevata secondo la regola del *cost recovery*. Nella determinazione dei balance dell'esercizio incidono il balance per rischio traffico in restituzione ai vettori della seconda zona di tariffazione, avendo realizzato a consuntivo unità di servizio maggiori rispetto a quanto pianificato nel Piano di Performance (+14,53%) per complessivi 6.370 migliaia di euro, il balance negativo della terza fascia di tariffazione per 4.964 migliaia di euro, il balance *depreciation* negativo per 1.676 migliaia di euro, effetti in parte mitigati dall'iscrizione del balance rischio traffico positivo della prima zona di tariffazione per aver realizzato unità di servizio in misura inferiore rispetto al Piano di Performance (-9,81%) e il balance inflazione per positivi 4.767 migliaia di euro.

I suddetti balance sono stati attualizzati sulla base dei tempi di recupero degli stessi, determinati in due anni dall'iscrizione; tale attualizzazione contiene l'aggiustamento dei balance iscritti nel biennio 2020-2021 per la terza fascia di tariffazione, il cui recupero è stato previsto in sette anni rispetto agli iniziali cinque. L'utilizzo del balance di terminale, iscritto negli esercizi precedenti e inserito in tariffa 2022, si attesta a 4.003 migliaia di euro.

I Ricavi da mercato non regolamentato si attestano a 39.900 migliaia di euro e rilevano un incremento del 21%, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i ricavi legati alle attività di supporto svolte in favore della Qatar Civil Aviation Authority ai fini della gestione del traffico aereo connesso alla FIFA World Cup 2022, l'avanzamento delle commesse in Libia per l'ammodernamento e installazione dei sistemi negli aeroporti di Tripoli e Misurata e l'avanzamento delle attività relative all'ammodernamento della capacità ATM presso l'aeroporto militare di Decimomannu. Inoltre, si evidenziano le attività riferite al rinnovo della manutenzione dei software AIS (*Aeronautical Information Service*) con l'ANSP della Polonia, la vendita del software per la realizzazione del sistema AIS per l'ANSP rumeno, la fornitura di licenze al *service provider* australiano e i controlli degli impianti di radioassistenza installati presso gli aeroporti in Grecia, in Qatar e in Uganda.

Si riporta di seguito l'evidenza della disaggregazione dei ricavi da mercato non regolamentato per tipo di attività.

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Ricavi da mercato non regolamentato				
Vendita di licenze e prestazioni di servizi	19.678	20.092	(414)	-2,1%
Radiomisure	1.464	1.278	186	14,6%
Consulenza aeronautica	8.406	2.802	5.604	200,0%
Servizi tecnici e di ingegneria	7.324	6.397	927	14,5%
Servizi per Unmanned Aerial Vehicles	611	567	44	7,8%
Formazione	183	142	41	28,9%
Altri ricavi	2.234	1.685	549	32,6%
Totale ricavi da mercato non regolamentato	39.900	32.963	6.937	21,0%

(migliaia di euro)

25. Altri ricavi operativi

Gli altri ricavi operativi ammontano a 46.565 migliaia di euro e risultano tendenzialmente in linea rispetto al dato emerso nell'esercizio precedente, seppur con una diversa composizione delle voci, che evidenzia un incremento dei *contributi in conto esercizio* per la rilevazione del contributo derivante dal credito di imposta per energia elettrica e gas riconosciuti dai Decreti "Aiuti bis", "Aiuti ter" e "Aiuti quater" e iscritti in presenza delle condizioni disciplinate dai suddetti decreti per un importo complessivo pari a 3.220 migliaia di euro e una minore incidenza dei finanziamenti europei legati principalmente al *Connecting European Facility*.

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Contributi in conto impianti	8.470	8.533	(63)	-0,7%
Contributi in conto esercizio	33.797	30.997	2.800	9,0%
Finanziamenti europei	3.149	5.358	(2.209)	-41,2%
Altri ricavi e proventi	1.149	1.519	(370)	-24,4%
Totale altri ricavi	46.565	46.407	158	0,3%

(migliaia di euro)

Nell'ambito degli altri ricavi risultano inoltre iscritti: 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 8.470 migliaia di euro; i contributi in conto esercizio che per 30 milioni di euro sono riferiti all'importo riconosciuto alla Capogruppo, ai sensi dell'art. 11-*septies* della Legge 248/2005, al fine di compensare i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della voce Ricavi per gli esercizi 2022 e 2021 suddivisi per area geografica:

Ricavi	2022	% sui ricavi	2021	% sui ricavi
Italia	920.339	96,6%	818.553	96,9%
UE	10.200	1,1%	9.168	1,1%
Extra UE	22.241	2,3%	17.391	2,0%
Totale ricavi	952.780		845.112	

(migliaia di euro)

26. Costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi e altri costi operativi

I costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi e altri costi operativi ammontano complessivamente a 155.712 migliaia di euro e registrano un incremento del 9,3%, rispetto all'esercizio precedente, a seguito di un incremento emerso su diverse voci di costo.

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Costi per acquisto di beni	8.009	9.734	(1.725)	-17,7%
Costi per servizi:				
Costi per manutenzioni	22.863	22.499	364	1,6%
Costi per contribuzioni Eurocontrol	36.471	36.593	(122)	-0,3%
Costi per utenze e telecomunicazioni	37.845	27.699	10.146	36,6%
Costi per assicurazioni	3.272	3.210	62	1,9%
Pulizia e vigilanza	5.376	4.910	466	9,5%
Altri costi riguardanti il personale	11.104	8.232	2.872	34,9%
Prestazioni professionali	15.067	12.362	2.705	21,9%
Altri costi per servizi	10.925	11.760	(835)	-7,1%
Totale costi per servizi	142.923	127.265	15.658	12,3%
Costi per godimento beni di terzi	1.641	1.787	(146)	-8,2%
Altri costi operativi	3.139	3.618	(479)	-13,2%
Totale costi	155.712	142.404	13.308	9,3%

(migliaia di euro)

I Costi per acquisto di beni, che accolgono sia i costi sostenuti per l'acquisto di parti di ricambio relativi a impianti e apparati utilizzati per il controllo del traffico aereo e relativa variazione delle rimanenze che l'acquisto dei materiali necessari per le commesse di vendita delle controllate, registrano un decremento del 17,7%, in ragione dei minori acquisti di licenze software terze parti e componentistica hardware impiegate nelle commesse di vendita.

I Costi per servizi registrano complessivamente un incremento netto del 12,3%, rispetto all'esercizio precedente, tra cui si evidenzia l'incremento della voce di costo legata all'energia elettrica a seguito del maggior costo dell'energia che ha interessato l'intero territorio nazionale, in parte recuperato tramite l'iscrizione del credito di imposta riconosciuto per legge e iscritto nell'ambito degli altri ricavi. Si registra un incremento negli altri costi del personale per 2.872 migliaia di euro, riferito sia alle trasferte del personale dipendente, anche a supporto delle attività di sviluppo delle commesse estere, che alle prestazioni professionali per 2.705 migliaia di euro legate ad attività associate a commesse di vendita, che al supporto specialistico anche in ambito *Information Technology* effettuato per le attività del Gruppo.

27. Costo del personale

Il costo del personale ammonta a 543.979 migliaia di euro e registra un incremento di 44.738 migliaia di euro (pari al +9%), rispetto all'esercizio precedente, dovuto sia alla ripresa delle attività nel settore del traffico aereo, che ha inciso sulla parte variabile della retribuzione, che per la formalizzazione degli accordi con le Organizzazioni Sindacali relativamente al rinnovo della parte economica del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro Trasporto Aereo (CCNL) e al recupero inflattivo relativo al periodo di *vacatio* contrattuale, sia per la Capogruppo che per Techno Sky, che ha inciso sulla parte fissa della retribuzione.

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Salari e stipendi, di cui:				
retribuzione fissa	306.692	285.841	20.851	7,3%
retribuzione variabile	80.889	57.771	23.118	40,0%
Totale salari e stipendi	387.581	343.612	43.969	12,8%
Oneri sociali	124.884	112.210	12.674	11,3%
Trattamento di fine rapporto	23.988	23.094	894	3,9%
Altri costi	7.526	20.325	(12.799)	-63,0%
Totale costo del personale	543.979	499.241	44.738	9,0%

(migliaia di euro)

La retribuzione fissa si attesta a 306.692 migliaia di euro, in incremento del 7,3% rispetto al dato emerso nel 2021, a seguito del rinnovo della parte economica del CCNL per la Capogruppo e Techno Sky scaduta il 31 dicembre 2019 che ha ridefinito i nuovi minimi contrattuali a decorrere dal 1° gennaio 2023 e riconosciuto un importo *una tantum* a copertura del recupero inflattivo per il periodo di *vacatio* contrattuale per un importo complessivo pari a 16,8 milioni di euro. Una parte dell'incremento della retribuzione fissa è legata agli avanzamenti contrattuali e a un aumento degli organici medi che si attestano a fine esercizio a 4.221 unità maggiore di 34 unità rispetto al 2021 e un organico effettivo di Gruppo pari a 4.185 unità in incremento di 79 unità.

La retribuzione variabile registra un incremento di 23.118 migliaia di euro principalmente attribuibile alla ripresa delle attività nel settore del trasporto aereo, che si riflette in un maggiore straordinario operativo del personale CTA (Controllore del Traffico Aereo), nell'incremento nel premio di risultato determinato sulla base delle unità di servizio gestite, e nella *summer season* che ha riconosciuto ulteriori importi legati alla concentrazione delle attività nel periodo estivo e alla minore fruizione delle ferie maturate e non godute.

Gli altri costi del personale si riducono di 12.799 migliaia di euro, rispetto all'esercizio 2021 che conteneva l'effetto della misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dall'art. 4 commi 1-7 *ter* della Legge 92/2012 denominata "Isopensione".

Nella tabella seguente viene riportato l'organico aziendale del Gruppo suddiviso per categoria professionale:

	2022	2021	VARIAZIONE
Dirigenti	51	50	1
Quadri	410	412	(2)
Impiegati	3.724	3.644	80
Consistenza finale	4.185	4.106	79
Consistenza media	4.221	4.187	34

28. Costi per lavori interni capitalizzati

I costi per lavori interni capitalizzati ammontano a 27.569 migliaia di euro (27.442 migliaia di euro nel 2021) 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 e la realizzazione interna dei progetti di investimento da parte delle controllate Techno Sky e IDS AirNav.

29. Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari presentano complessivamente un saldo negativo di 551 migliaia di euro (positivi 4.500 migliaia di euro nel 2021), in peggioramento rispetto all'esercizio precedente per l'incremento degli oneri finanziari e il minore effetto netto delle perdite e utili su cambi che si attestano a un valore positivo di 73 migliaia di euro rispetto ai 422 migliaia di euro del 2021.

La composizione dei proventi finanziari è riportata nella seguente tabella:

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Proventi da partecipazione in altre imprese	667	667	0	0,0%
Proventi finanziari da attualizzazione balance e crediti	7.987	5.010	2.977	59,4%
Altri interessi attivi	966	5.192	(4.226)	-81,4%
Totale proventi finanziari	9.620	10.869	(1.249)	-11,5%

(migliaia di euro)

I proventi finanziari presentano un decremento di 1.249 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, in quanto nel 2021 contenevano gli interessi attivi per 4 milioni di euro incassati sul credito per la maggiore imposta IRES versata negli anni 2007-2011 effetto in parte compensato dall'effetto finanziario derivante dalla quota di competenza dell'attualizzazione dei balance iscritti negli anni precedenti.

Gli oneri finanziari si attestano a 10.244 migliaia di euro in incremento di 3.453 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, per i maggiori interessi passivi su finanziamenti legati sia a una maggiore esposizione bancaria che al rialzo dei tassi di interesse. Tale effetto è stato in parte compensato dai minori interessi passivi sul prestito obbligazionario a seguito del rimborso del prestito giunto a scadenza nel mese di agosto 2022.

Il dettaglio degli oneri finanziari è riportato nella seguente tabella:

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Interessi passivi su finanziamenti bancari	7.102	2.825	4.277	151,4%
Interessi passivi su prestito obbligazionario	2.056	3.474	(1.418)	-40,8%
Interessi passivi su benefici ai dipendenti	894	237	657	277,2%
Interessi passivi su passività per lease	99	167	(68)	-40,7%
Altri interessi passivi	93	88	5	5,7%
Totale oneri finanziari	10.244	6.791	3.453	50,8%

(migliaia di euro)

30. Imposte

Le imposte sul reddito ammontano complessivamente a 43.285 migliaia di euro e presentano un incremento complessivo di 18.530 migliaia di euro dovuto principalmente alla maggiore base imponibile.

Le imposte correnti e la fiscalità differita sono riportate nella seguente tabella:

	2022	2021	VARIAZIONI	%
IRES	37.359	25.169	12.190	48,4%
IRAP	7.274	4.020	3.254	80,9%
Totale imposte correnti	44.633	29.189	15.444	52,9%
Imposte anticipate	(848)	(3.869)	3.021	-78,1%
Imposte differite	(500)	(565)	65	-11,5%
Totale imposte correnti, anticipate e differite	43.285	24.755	18.530	74,9%

(migliaia di euro)

Per maggiori dettagli sulla rilevazione delle imposte anticipate e differite si rinvia a quanto riportato nella nota n. 11.

Il *tax rate* per l'imposta IRES dell'esercizio 2022 è pari al 25,28% leggermente superiore all'imposta teorica del 24%.

	2022		2021	
	IRES	Incidenza %	IRES	Incidenza %
Utile ante imposte	147.782		102.786	
Imposta teorica	35.468	24,0%	24.669	24,0%
Effetto delle variazioni in aumento/(dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria				
Spese non deducibili	89	0,1%	59	0,1%
Altre	(557)	-0,4%	244	0,2%
Differenze temporanee per fondi tassati	2.359	1,6%	197	0,2%
IRES Effettiva	37.359	25,3%	25.169	24,5%

(migliaia di euro)

Il *tax rate* per l'imposta IRAP dell'esercizio 2022 è risultato pari al 4,9% tendenzialmente in linea rispetto all'imposta teorica del 4,78%.

	2022		2021	
	IRAP	Incidenza %	IRAP	Incidenza %
Utile ante imposte	147.782		102.786	
Imposta teorica	7.064	4,78%	4.913	4,78%
<i>Effetto delle variazioni in aumento/(dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria</i>				
Altre	184	0,1%	(678)	-0,7%
Oneri e proventi finanziari	26	0,0%	(215)	-0,2%
IRAP Effettiva	7.274	4,9%	4.020	3,9%

(migliaia di euro)



Altre informazioni

31. 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 e 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 e 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 extraeuropei.

È inoltre prevista la colonna *Altri settori* che include le attività residuali del Gruppo che non ricadono nei settori sopra menzionati e 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 2022 e 2021.



Esercizio 2022

	Servizi di assistenza al volo	Servizi di manutenzione	Soluzioni Software AIM	Altri settori	Rettifiche / Riclassifiche consolidamento	Gruppo ENAV
Ricavi verso terzi	925.378	6.279	19.959	1.164		952.780
Ricavi intrasettoriali	8.946	90.435	5.418	406	(105.205)	0
Totale ricavi	934.324	96.714	25.377	1.570	(105.205)	952.780
Costi del personale	(474.688)	(59.643)	(9.646)	(2)		(543.979)
Altri costi netti	(196.054)	(22.611)	(9.979)	(1.880)	102.381	(128.143)
Totale costi operativi	(670.742)	(82.254)	(19.625)	(1.882)	102.381	(672.122)
Ammortamenti	(123.598)	(1.168)	(1.865)	(968)	1.241	(126.358)
Svalutazioni e accantonamenti	(6.669)	(129)	(1.006)	1	1.836	(5.967)
EBIT	133.315	13.163	2.881	(1.279)	253	148.333
Proventi/(oneri) finanziari	(165)	(151)	(137)	(98)	0	(551)
Utile/(Perdita) ante imposte	133.150	13.012	2.744	(1.377)	253	147.782
Imposte	(40.749)	(3.782)	(843)	1.655	434	(43.285)
Utile/(Perdita) dell'esercizio consolidato	92.401	9.230	1.901	278	687	104.497
Totale Attività	2.447.357	119.856	32.379	82.729	(263.334)	2.418.987
Totale Passività	1.272.777	57.900	20.948	7.556	(147.088)	1.212.093
Indebitamento Finanziario Netto	(414.720)	2.649	(2.725)	6.488	460	(407.848)

(migliaia di euro)

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)***32. 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 2022 e 2021.

SALDO AL 31.12.2022						
Denominazione	Crediti commerciali e altre attività correnti e non	Disponibilità liquide	Debiti commerciali e altre passività correnti	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	12.506	0	56.152	12.501	0	0
Min. delle Infrastrutture e dei Trasporti	50.252	0	0	33.070	0	0
Gruppo Enel	0	0	840	0	1.435	0
Gruppo Leonardo	878	0	7.610	781	2.378	0
Gruppo CDP	714	0	535	1.871	587	0
Altre correlate esterne	0	0	10	40	137	24
Saldo di Bilancio	372.207	267.732	263.780	952.780	150.932	1.641
inc.% parti correlate sul saldo di Bilancio	17,3%	0,0%	24,7%	5,1%	3,0%	1,5%

(migliaia di euro)

SALDO AL 31.12.2021						
Denominazione	Crediti commerciali e altre attività correnti e non	Disponibilità liquide	Debiti commerciali e altre passività correnti	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	0	42.518	10.991	0	0
Min. delle Infrastrutture e dei Trasporti	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
inc.% parti correlate sul saldo di Bilancio	33,8%	0,0%	23,3%	9,0%	6,6%	3,7%

(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 dei Trasporti (MIT), 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;
- i rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ex MIMS) 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 248/2005 e da crediti per contributi in conto impianti PON Trasporti 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 (DRS) 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:

	2022	2021
Competenze con pagamento a breve/medio termine	2.186	2.175
Altri benefici a lungo termine	0	0
Pagamenti basati su azioni	1.057	962
Totale	3.243	3.137

(migliaia di euro)

Con riferimento ai compensi di Gruppo del Collegio Sindacale, si evidenzia che gli stessi ammontano a 234 migliaia di euro (230 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

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.

33. 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 e 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 del 16 febbraio 2022, ed è stato 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 e con delibera del Consiglio di Amministrazione del 18 ottobre 2022 è stato dato avvio al terzo ciclo di *vesting* 2022-2024 e aggiornato il relativo Regolamento.

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 terzo ciclo di *vesting* riferito agli anni 2019-2021 è stato oggetto di assegnazione ai beneficiari del piano nel mese di luglio 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 cumulado*, nel *Total Shareholder Return (TSR)* e nel *Free Cash Flow cumulado* 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 terzo periodo di *vesting* prevede il mantenimento del rating ESG *solicited* con effetti diversi basati sul differenziale del punteggio rispetto la *baseline*. 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 (cd. "periodo di *vesting*") che intercorre tra l'attribuzione e 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 aggiornata a 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 2022, il *fair value* complessivo del primo, secondo e terzo ciclo di incentivazione azionaria è stato pari a 1,1 milioni di euro e tiene conto del conguaglio riferito al terzo ciclo di *vesting* (2019-2021) riferito al primo Piano di Performance 2017-2019 oggetto di consuntivazione e assegnazione nel 2022. Si riportano di seguito i dettagli per ogni singolo ciclo di *vesting*.

Terzo ciclo di vesting 2019-2021

Il terzo ciclo di *vesting* si è concluso con l'approvazione della Relazione Finanziaria Annuale 2021 e in conformità al Regolamento si è proceduto all'attribuzione di n. 148.304 azioni ai beneficiari del piano sulla base della consuntivazione dei dati stessi per un controvalore pari a 0,7 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 e un *fair value* complessivo di 0,8 milioni di euro. Il costo rilevato per l'esercizio 2022 è stato di 0,3 milioni di euro e la riserva di patrimonio netto ammonta complessivamente a 0,8 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 305.522 e un *fair value* complessivo di 1 milione di euro. Il costo rilevato per l'esercizio 2022 è stato di 0,3 milioni di euro e la riserva di patrimonio netto ammonta complessivamente a 0,7 milioni di euro.

Terzo ciclo di vesting 2022-2024

Il terzo ciclo di *vesting* del periodo 2022-2024 ha previsto 12 beneficiari e ipotizzato il raggiungimento dell'obiettivo target con un numero di azioni pari a 341.783 e un *fair value* complessivo di 1 milione di euro. Il costo rilevato per l'esercizio 2022 è stato di 0,3 milioni di euro per pari importo rilevato nella riserva di patrimonio netto.

34. Contratti derivati

Nel corso del mese di aprile 2019, la Capogruppo ha stipulato cinque contratti derivati, di cui quattro già esercitati, con la finalità di coprire l'esposizione a una variazione sfavorevole del tasso di cambio Euro/Usd derivante dal contratto di *Data Services Agreement* siglato dalla Capogruppo con Aireon 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 1,4 milioni di dollari.

Il *fair value* al 31 dicembre 2022 degli strumenti derivati è pari a positivi 169 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 e il relativo valore equo, come da comunicazione della Banca, alla data del 31 dicembre 2022:

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)	02/04/19	13/01/23	1.392	1,2340	1.128	171,9
Totale				1.392		1.128	171,9

Di seguito i dati di *fair value* al 31 dicembre 2022, 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	1.128	169,1	(0,3)	168,8
Totale		1.392	1.128	169,1	(0,3)	168,8

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, quale la *maturity analysis* che mostra un valore a un mese di 168,8 migliaia di euro e la seguente *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)	169	20	(71)

35. 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	344	0	344
Attività per imposte anticipate	0	36.321	0	36.321
Crediti tributari non correnti	0	60	0	60
Crediti commerciali non correnti	0	583.057	23.718	606.775
Altri crediti non correnti	0	6.077	0	6.077
Totale	0	625.859	23.718	649.577
Passività finanziarie	433.660	78.888	88.776	601.324
Passività per imposte differite	0	5.790	0	5.790
Altre passività non correnti	0	30.895	126.743	157.638
Debiti commerciali non correnti	0	74.425	0	74.425
Totale	433.660	189.998	215.519	839.177

(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 per la rotta e la prima e seconda fascia di tariffazione del terminale e in sette anni per la terza fascia di tariffazione del terminale.

Le passività finanziarie oltre il 5° esercizio si riferiscono ai finanziamenti bancari dettagliatamente commentati nella seguente nota n. 39.

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 riverserà a conto economico oltre il 5° esercizio.

36. Garanzie e impegni

Le garanzie si riferiscono a fidejussioni prestate a terzi nell'interesse del Gruppo per 10.920 migliaia di euro (5.800 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), in incremento netto di 5.120 migliaia di euro derivante principalmente dal rilascio di fidejussioni a garanzia di commesse estere.

37. 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. 370.519 azioni proprie residue a valle dell'assegnazione nel 2022 del terzo ciclo di vesting 2019-2021 del piano di incentivazione riferito al periodo 2017-2019.

Nella tabella che segue viene riepilogato il calcolo effettuato.

	2022	2021
Utile consolidato	104.496.925	78.030.375
Numero medio ponderato di azioni ordinarie	541.151.410	541.120.029
Utile base per azione	0,19	0,14
Utile diluito per azione	0,19	0,14

38. Obblighi di trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche

La Legge 4 agosto 2017, n. 124 (legge annuale per il mercato e la concorrenza) ha introdotto all'art. 1, commi 125 e 126, alcune misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche. Le disposizioni, da ultimo modificate con Decreto-Legge del 30 aprile 2019 n. 34, prevedono, tra l'altro, l'obbligo di pubblicare nelle note integrative del Bilancio di Esercizio e del Bilancio Consolidato, ove presente, gli importi e le informazioni relativi a sovvenzioni, contributi o aiuti, in denaro o in natura, ricevute dalle pubbliche amministrazioni e le erogazioni effettuate.

In coerenza con le circolari di Assonime n. 5 del 22 febbraio 2019 e n. 32 del 23 dicembre 2019, il criterio seguito nell'informativa di seguito riportata ha riguardato le erogazioni di importo superiore a 10 migliaia di euro, effettuate dal medesimo soggetto erogante nel corso del 2022, anche tramite una pluralità di transazioni economiche e secondo il criterio della cassa.

Soggetto erogante	Data Incasso	Importo	Causale
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	14/12/22	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 dei Trasporti	11/01/22	861	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	22/02/22	7.990	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Totale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		38.851	
Totale complessivo		38.851	

(migliaia di euro)

39. 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 e 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 e 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 e oggetto di specifico aggiornamento nel corso dell'esercizio 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 imprevisi, 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 risulti inadempiente 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 2022 il Gruppo ha disponibilità liquide per 267,7 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, rinnovate sino a maggio 2023 e tre sottoscritte a luglio 2021 per un importo complessivo di 70 milioni di euro, con scadenza a luglio 2023.

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 e 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 e lungo termine del Gruppo, relativi ai contratti di investimento per la modernizzazione tecnologica e infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo.

L'esposizione finanziaria lorda del Gruppo, alla data del 31 dicembre 2022, è pari a 593,8 milioni di euro ed è rappresentata dall'indebitamento nei confronti del sistema bancario per finanziamenti a medio e lungo termine di cui 428,7 milioni di euro esigibili entro i dodici mesi.

Nella tabella seguente viene riportata la scadenza dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine esposti al valore nominale, senza considerare gli effetti del costo ammortizzato:

Finanziatore	Tipologia	Debito residuo al 31.12.2022	<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	62.922	8.587	8.718	26.957	18.660
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 15 anni	53.333	5.333	5.333	16.000	26.667
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 16 anni	67.586	4.828	4.828	14.483	43.447
Intesa Sanpaolo ESG	M termine 3 anni	33.333	33.333	0	0	0
Mediobanca ESG	M termine 3 anni	16.667	16.667	0	0	0
BNL BNP Paribas	M termine 2 anni	90.000	90.000	0	0	0
UniCredit	M termine 2 anni	45.000	45.000	0	0	0
Mediobanca	M termine 2 anni	45.000	45.000	0	0	0
Pool di banche	M termine 1 anno	180.000	180.000	0	0	0
Totale		593.841	428.748	18.879	57.440	88.774

(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* e altri progetti, finanziamenti integralmente utilizzati al 31 dicembre 2022, 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 2021, è stato sottoscritto con la BEI un emendamento contrattuale che, per il periodo intercorrente tra il 30 giugno 2021 e 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;

- I due contratti di finanziamento tra la Capogruppo e le banche Intesa Sanpaolo e Mediobanca, rispettivamente di 100 e 50 milioni di euro, sottoscritti a 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*, *pari passu*, *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 e UniCredit, rispettivamente di 90, 45 e 45 milioni di euro, sottoscritti a luglio 2021, della durata di due anni, prevedono un rimborso a scadenza e 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*;
- il contratto di finanziamento in *pool* tra la Capogruppo e le banche BNL BNP Paribas, Intesa Sanpaolo e UniCredit, sottoscritto a luglio 2022 per un importo complessivo di 180 milioni di euro, della durata di un anno con possibilità di estensione di ulteriori 6 mesi e rimborso integrale a scadenza, prevede un tasso variabile indicizzato al tasso Euribor 3 mesi. Tale contratto di finanziamento non richiede il rispetto di *covenant* finanziari, ma include, 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 2022 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 2022 l'indebitamento finanziario lordo è espresso per circa il 31% a tassi fissi e per il restante a tassi variabili. Per i finanziamenti a tasso variabile, come noto il contesto macroeconomico di riferimento ha fatto registrare un rialzo generalizzato dei tassi di mercato con un impatto significativo a livello di oneri finanziari soprattutto nel secondo semestre del 2022. In tal senso, nonostante il *tenor* ridotto dei finanziamenti in essere sussiste il rischio 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 2022, il costo medio dell'indebitamento bancario è stato pari a circa l'1,47% (1,06% nell'esercizio precedente).

Allo stato attuale il Gruppo non detiene strumenti finanziari valutati in bilancio al *fair value* e 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 10,35% 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. 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 residua solo un contratto per un nozionale complessivo pari a 1,4 milioni di dollari statunitensi, conclusosi nel mese di gennaio 2023. 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 legati al Climate Change

Tutti gli eventuali impatti diretti per la Capogruppo legati agli effetti del *climate change* si traducono nel lungo termine in potenziali interruzioni/degradi nella fornitura dei servizi per danni alle infrastrutture o agli asset tecnologici e riduzione del flusso di traffico anche a causa della riduzione della capacità aeroportuale e, quindi, in potenziali mancati ricavi e/o aumenti dei costi operativi.

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 di Eurocontrol “*Climate change risks for European aviation*” 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 e comportando quindi un impatto diretto sulla capacità aeroportuale. Inoltre, le infrastrutture aeroportuali, così come anche le apparecchiature elettroniche, possono essere esposte al rischio di inondazioni; 2) temperatura, il cui innalzamento può causare impatti sulle infrastrutture, con conseguente aggravio dei relativi costi energetici; 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 possono comportare impatti sulla sicurezza della condotta del volo. Ciò potrebbe comportare la necessità di modificare le procedure di volo e riprogettare lo spazio aereo; 5) eventi estremi quali temporali e uragani che potrebbero avere impatti sul ritardo dei voli.

Nel 2022 la Capogruppo ha istituito un apposito Gruppo di Lavoro per valutare dettagliatamente gli effetti del cambiamento climatico nell'erogazione dei propri servizi sul territorio nazionale e in particolare negli aeroporti. Il Gruppo di Lavoro è stato supportato da esperti del settore al fine di valutare gli impatti del *climate change* su due distinti orizzonti temporali: medio termine (2030) e lungo termine (2050).

Dallo studio, in via di finalizzazione, sta emergendo che: (i) per le precipitazioni estreme è prevista nel lungo termine una progressiva intensificazione del fenomeno che dovrebbe interessare un numero crescente di aeroporti nel tempo; (ii) per la temperatura si prevede un aumento di 1-1,5°C nel medio periodo e di 2-2,5°C nel lungo periodo; (iii) per l'innalzamento del livello dei mari, si mantiene pressoché invariato il rischio di alluvione delle infrastrutture situate in zone costiere; (iv) per il vento non sembrano sussistere criticità essendo le previsioni degli scenari orientati verso una diminuzione dell'intensità media dello stesso.

Gli esiti delle analisi condotte porranno le basi per il monitoraggio nel tempo dei fenomeni oggetto di studio, prevedendo un aggiornamento ogni due-tre anni degli scenari climatici con l'obiettivo di elaborare nuovi dati necessari per aggiornare la quantificazione degli impatti operativi e finanziari dei rischi climatici.

Nel 2030 non si individuano criticità in termini di ampliamenti territoriali di tali fenomeni rispetto allo scenario attuale.

Nel lungo periodo, la capacità della Capogruppo di garantire il perseguimento dei propri obiettivi di business, *in primis* garantendo la continuità della fornitura dei propri servizi, è sicuramente 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.

Sulla base di quanto sopra evidenziato, il Gruppo ha considerato gli effetti derivanti dal cambiamento climatico nel proprio Piano Industriale e non si prevedono impatti significativi economici e sui flussi di cassa attesi.

Conflitto Russia-Ucraina

L'azione offensiva avviata dal Governo russo nei confronti della nazione ucraina ha creato dei 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 corso del 2022, il Gruppo ha interamente svalutato le posizioni aperte con clienti appartenenti alla Federazione Russa per un importo pari a 0,7 milioni di euro e non presenta ulteriori rapporti in essere con le nazioni rientranti nel perimetro del conflitto. Il proseguimento del conflitto tra Russia e Ucraina sta generando, nel contesto mondiale, impatti sugli approvvigionamenti delle materie prime e notevoli incrementi dei prezzi dell'energia e la pressione inflattiva ha iniziato a manifestare i primi segnali significativi sull'aumento dei prezzi delle varie nature di costo. Nel 2022, il Gruppo ENAV ha registrato un importante incremento dei costi associati all'approvvigionamento energetico; tuttavia, in ragione del modello di business del Gruppo e della regolamentazione comunitaria a cui è soggetta la Capogruppo che, in particolare, permette il recupero della variazione dell'inflazione rispetto al dato previsionale tramite il meccanismo del *balance*, non si ravvisano significativi rischi in termini di effetti inflattivi. Inoltre, con riferimento ai possibili effetti dello *shortage* di componenti elettronici, allo stato attuale non si registrano criticità nella catena di fornitura con impatti negativi in termini di *business continuity*. Inoltre, il Gruppo detiene un'adeguata giacenza dei materiali necessari per i sistemi operativi a supporto del proprio business, tali da contenere eventuali ritardi nella catena di fornitura. Il Gruppo continua a monitorare gli impatti sul proprio business e ad adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a garantire il pieno rispetto del regime sanzionatorio adottato dagli Stati dell'Unione Europea e a identificare puntualmente possibili conseguenze sul proprio business attuale e prospettico in considerazione del protrarsi di uno scenario critico e in continua evoluzione.

Con riferimento a quanto illustrato, il Gruppo non presenta impatti significativi sui principali indicatori alternativi di performance e non si prevedono impatti sui flussi di cassa attesi come rappresentato nel Piano Industriale approvato.

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 2022.

Contenzioso civile e amministrativo

Il contenzioso civile e 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 e alcuni dei quali sono stati oggetto di svalutazione; ii) alle controversie riferibili alla resistenza a pretese giudiziali di fornitori o appaltatori e società cessionarie di crediti 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 a 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 a 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 del Codice Penale e, 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. Il giudizio, a seguito dell'interposto gravame avverso la sentenza del Tribunale, pende attualmente in fase di appello.

In esito ad ordine di esibizione documentale del giudice ordinario in data 24 novembre 2016, la Società ha prodotto documentazione inerente a 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 a 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 e 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.

40. Compensi alla Società di revisione ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti CONSOB

I corrispettivi per l'esercizio 2022, 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	2022
ENAV		
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	489
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	60
Altri servizi	EY S.p.A.	0
SOCIETÀ CONTROLLATE		
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	195
	Rete EY S.p.A.	10
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	5
Altri servizi	EY S.p.A.	0
Totale		759

(migliaia di euro)

I servizi di attestazione resi da EY S.p.A. in favore della Capogruppo hanno riguardato la certificazione di progetti co-finanziati.

41. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del Bilancio

Tra gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio si segnala che il management aziendale, a valle della delibera del Consiglio di Amministrazione del 20 febbraio 2023, ha finalizzato il 14 marzo 2023 un'operazione di *refinancing* di quota parte del debito in scadenza nel breve termine. In particolare, la soluzione finanziaria individuata da ENAV si sostanzia nella sottoscrizione di un nuovo *Term Loan* di 360 milioni di euro con un *pool* di banche (Intesa Sanpaolo, UniCredit e BNL BNP Paribas) con un *tenor* di 3 anni da rimborsare integralmente a scadenza. Gli introiti di tale operazione di *refinancing* verranno destinati, coerentemente con la strategia finanziaria del Gruppo, all'integrale rimborso (i) del *Term Loan* di 180 milioni di euro sottoscritto a luglio 2022 con scadenza a luglio 2023 e (ii) del *Term Loan* di 180 milioni di euro sottoscritto nel 2021 con scadenza luglio 2023. Tale soluzione di *funding*, nel confermare ulteriormente il riconosciuto e apprezzato *standing* creditizio del Gruppo ENAV, consente di consolidarne la struttura finanziaria nel medio periodo. Nell'ambito della stessa operazione sono state inoltre rinnovate, con gli stessi istituti bancari, le linee di credito *committed* per complessivi 150 milioni di euro che andranno a sostituire quelle in scadenza a maggio 2023.

*Attestazione
dell'Amministratore Delegato
e del Dirigente Preposto
sul Bilancio Consolidato*

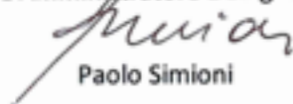


Attestazione del Bilancio consolidato del Gruppo ENAV al 31 dicembre 2022 ai sensi dell'art. 154-bis, comma 5 del D.lgs. 58/1998 e dell'art. 81-ter del Regolamento CONSOB 14 maggio 1999 n. 11971

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 2022.
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 2022 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 2022:
 - 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, 15 marzo 2023

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 2022

**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 consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Enav (il Gruppo), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2022, 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 2022, 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
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Aspetti chiave	Risposte di revisione
<p>Valutazione dell'avviamento</p> <p>L'avviamento al 31 dicembre 2022 ammonta a 93,5 milioni di euro, di cui 66,5 milioni di euro allocati alla <i>Cash Generating Unit</i> ("CGU") "Servizi di manutenzione" e 27 milioni di euro allocati alla CGU "Soluzioni software AIM".</p> <p>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 tenuto conto anche del budget 2023, 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.</p> <p>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.</p> <p>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 " e l'informativa relativa alle modalità di esecuzione dei test di impairment è riportata nella nota "8. Attività immateriali".</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'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. <p>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.</p> <p>Infine, abbiamo esaminato l'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio in relazione all'aspetto chiave.</p>
<p>Misurazione del fair value della partecipazione nella Aireon Holdings LLC</p> <p>Nella voce Partecipazioni in altre imprese è iscritta la partecipazione nella Aireon Holdings LLC, la quale a sua volta detiene integralmente la partecipazione nella Aireon LLC, per un importo pari a 36 milioni di euro rilevata al <i>fair value</i>. Gli amministratori hanno misurato tale partecipazione come strumento finanziario con</p>	<p>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</p>



fair value di livello 3, in assenza di un prezzo quotato su un mercato attivo.

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 Holdings LLC è riportata nella nota illustrativa "5. Uso di stime e giudizi del management" e l'informativa relativa alla misurazione del *fair value* della partecipazione è riportata nella nota "9. Partecipazioni in altre imprese".

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.

Infine, abbiamo esaminato l'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio in relazione all'aspetto chiave.

Rilevazione e misurazione dei ricavi -*Balance*

I Ricavi da contratti con clienti al 31 dicembre 2022 ammontano a 880 milioni di euro, comprensivi della componente *Balance* pari a negativi 15 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 del periodo. 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.

In considerazione delle citate complessità che

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 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.

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".

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio 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 d'esercizio 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 azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

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 al 31 dicembre 2022 alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Alcune informazioni contenute nelle note illustrative al bilancio consolidato, quando estratte dal formato XHTML in un'istanza XBRL, a causa di taluni limiti tecnici potrebbero non essere riprodotte in maniera identica rispetto alle corrispondenti informazioni visualizzabili nel bilancio consolidato in formato XHTML.

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 2022, 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 2022 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 2022 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.

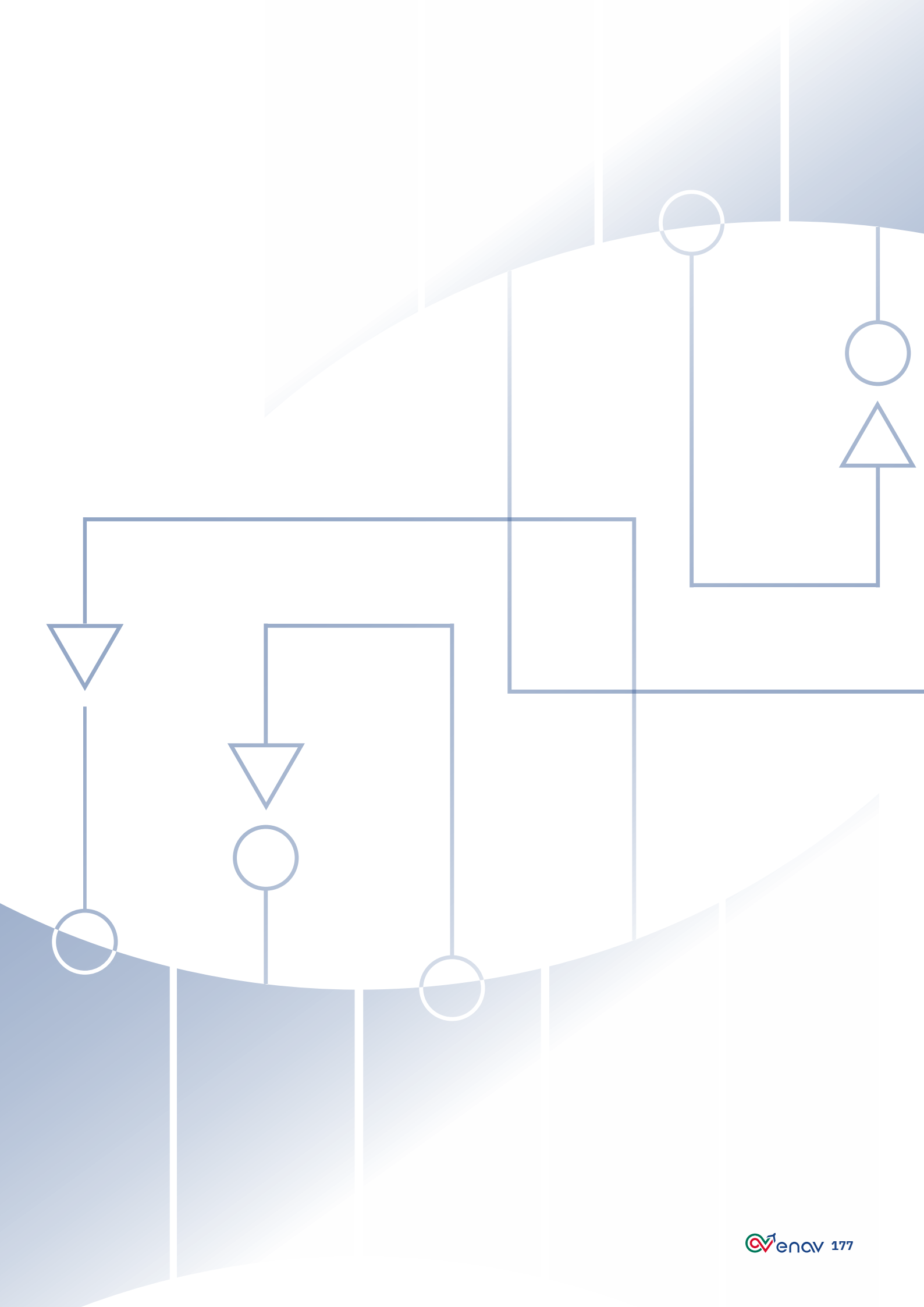
Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Roma, 28 marzo 2023

EY S.p.A.

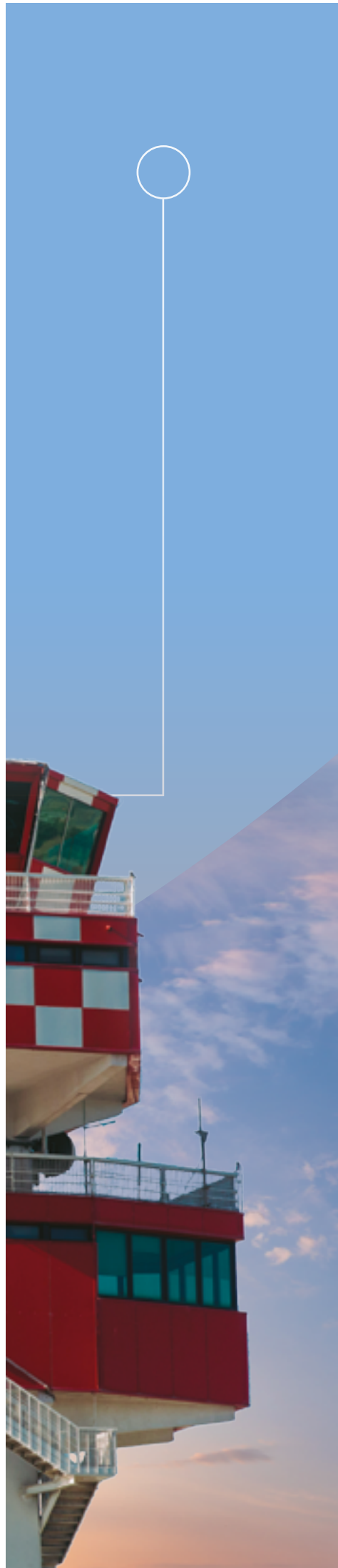
A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Riccardo Rossi', written over a light blue horizontal line.

Riccardo Rossi
(Revisore Legale)





Bilancio di Esercizio
di ENAV S.p.A.
al 31 dicembre 2022






INDICE

	182	PROSPETTI CONTABILI DI ENAV S.P.A
	182	Stato Patrimoniale
	184	Conto Economico
	185	Altre componenti di Conto Economico Complessivo
	186	Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto
	188	Rendiconto Finanziario
	190	NOTE ILLUSTRATIVE DI ENAV S.P.A
	190	Informazioni generali
	190	Forma e contenuto del Bilancio
	191	Principi contabili
	206	Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche adottate dalla Società
	209	Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria
	230	Informazioni sulle voci di Conto Economico
	240	Altre informazioni



- 
- 256 ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO
E DEL DIRIGENTE PREPOSTO SUL BILANCIO DI ESERCIZIO**
- 258 RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE**
- 274 RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE
SUL BILANCIO DI ESERCIZIO**

Prospetti Contabili di ENAV S.p.a.

Stato Patrimoniale

ATTIVO					
	Note	31.12.2022	di cui parti correlate (Nota 30)	31.12.2021	di cui parti correlate (Nota 30)
Attività non correnti					
Attività Materiali	5	863.330.861	0	897.345.041	0
Attività Immateriali	6	71.673.385	0	64.097.750	0
Partecipazioni	7	186.411.372	0	188.247.822	0
Attività finanziarie non correnti	8	8.553.624	8.553.624	9.930.783	9.848.228
Attività per imposte anticipate	9	15.439.761	0	17.208.642	0
Crediti tributari non correnti	10	49.729	0	74.085	0
Crediti commerciali non correnti	11	606.775.456	0	687.253.421	0
Altre attività non correnti	14	6.028.651	6.028.651	6.312.216	6.312.216
Totale Attività non correnti		1.758.262.839		1.870.469.760	
Attività correnti					
Rimanenze	12	61.075.103	0	61.509.362	0
Crediti commerciali correnti	11	311.845.930	42.763.413	157.524.627	41.387.439
Crediti verso imprese del Gruppo	13	32.761.174	32.761.174	31.503.564	31.503.564
Attività finanziarie correnti	8	1.928.761	1.760.000	1.998.457	1.928.219
Crediti tributari	10	3.495.895	0	2.207.449	0
Altre attività correnti	14	31.295.201	14.223.668	48.755.849	28.341.979
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	15	246.692.298	0	195.088.981	0
Totale Attività correnti		689.094.362		498.588.289	
Totale Attivo		2.447.357.201		2.369.058.049	

(valori in euro)

Stato Patrimoniale

PATRIMONIO NETTO E PASSIVO					
	Note	31.12.2022	di cui parti correlate (Nota 30)	31.12.2021	di cui parti correlate (Nota 30)
Patrimonio Netto					
Capitale sociale	16	541.744.385	0	541.744.385	0
Riserve	16	472.918.470	0	465.447.406	0
Utili/(Perdite) portati a nuovo	16	67.516.833	0	67.410.148	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio	16	92.400.896	0	61.588.435	0
Totale Patrimonio Netto		1.174.580.584		1.136.190.374	
Passività non correnti					
Fondi rischi e oneri	17	1.456.200	0	3.601.072	0
TFR e altri benefici ai dipendenti	18	29.651.422	0	34.744.400	0
Passività per imposte differite	9	3.344.785	0	3.024.551	0
Passività finanziarie non correnti	19	165.791.984	199.653	412.513.013	327.417
Debiti commerciali non correnti	20	73.695.168	0	40.989.013	0
Altre passività non correnti	21	157.609.043	0	169.118.227	0
Totale Passività non correnti		431.548.602		663.990.276	
Passività correnti					
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	17	9.885.425	0	10.313.372	0
Debiti commerciali correnti	20	127.225.730	6.225.812	97.522.630	13.023.909
Debiti verso imprese del Gruppo	13	103.034.012	103.034.012	88.829.788	88.829.788
Debiti tributari e previdenziali	22	51.302.055	0	29.877.717	0
Passività finanziarie correnti	19	432.407.957	187.499	251.069.497	137.213
Altre passività correnti	21	117.372.836	56.165.617	91.264.395	43.558.504
Totale Passività correnti		841.228.015		568.877.399	
Totale Passività		1.272.776.617		1.232.867.675	
Totale Patrimonio Netto e Passività		2.447.357.201		2.369.058.049	

(valori in euro)

Conto Economico

	Note	2022	di cui parti correlate (Nota 30)	2021	di cui parti correlate (Nota 30)
Ricavi					
Ricavi da attività operativa	23	894.972.762	13.075.631	477.787.034	11.673.451
Balance	23	(14.817.486)	0	294.398.448	0
<i>Totale ricavi da contratti con i clienti</i>	23	<i>880.155.276</i>		<i>772.185.482</i>	
Altri ricavi operativi	24	54.168.239	41.698.917	53.539.793	42.868.111
Totale ricavi		934.323.515		825.725.275	
Costi					
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	25	(3.400.648)	(641.119)	(3.650.363)	(1.013.253)
Costi per servizi	25	(198.308.045)	(77.393.710)	(181.251.568)	(79.778.919)
Costo del personale	26	(474.688.266)	0	(437.114.014)	0
Costi per godimento beni di terzi	25	(900.827)	(56.946)	(937.330)	(55.110)
Altri costi operativi	25	(2.764.731)	0	(2.933.658)	(50.445)
Costi per lavori interni capitalizzati	27	9.321.185	0	8.854.051	0
Totale costi		(670.741.332)		(617.032.882)	
Ammortamenti	5 e 6	(123.598.161)	0	(126.856.081)	0
(Svalutazioni)/Ripristini per riduzione di valore di crediti	11	(4.699.846)	0	(3.583.529)	0
(Svalutazioni)/Ripristini per partecipazioni	7	(1.836.450)	0	0	0
Accantonamenti	17	(132.968)	0	407.570	0
Risultato Operativo		133.314.758		78.660.353	
Proventi e oneri finanziari					
Proventi finanziari	28	9.728.529	252.760	11.178.135	208.892
Oneri finanziari	28	(9.936.209)	0	(6.667.118)	0
Utile (perdita) su cambi	28	42.600	0	332.372	0
Totale proventi e oneri finanziari		(165.080)		4.843.389	
Risultato prima delle imposte		133.149.678		83.503.742	
Imposte dell'esercizio	29	(40.748.782)	0	(21.915.307)	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio		92.400.896		61.588.435	

(valori in euro)

Altre componenti di Conto Economico Complessivo

	Note	2022	2021
Utile/(Perdita) dell'esercizio	16	92.400.896	61.588.435
<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	15.968	211.216
- effetto fiscale della valutazione al fair value degli strumenti finanziari derivati	9 e 16	(3.833)	(50.692)
<i>Totale componenti di conto economico complessivo che saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio</i>		12.135	160.524
<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	4.508.344	(563.831)
- effetto fiscale degli utili/(perdite) attuariali su benefici ai dipendenti	9 e 16	(1.082.002)	135.319
<i>Totale componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio</i>		3.426.342	(428.512)
Totale Utile (Perdita) di Conto Economico Complessivo		95.839.373	61.320.447

(valori in euro)

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

	Capitale sociale	RISERVE		
		Riserva legale	Riserva FTA	Riserve diverse
Saldo al 1° gennaio 2021	541.744.385	37.403.860	(3.044.940)	434.692.585
Destinazione del risultato di esercizio precedente	0	2.167.114	0	0
Erogazione dividendo	0	0	0	0
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie	0	0	0	1.049.667
Piano di incentivazione a lungo termine	0	0	0	(46.360)
Utile/(perdita) complessiva rilevata, di cui:				
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio netto	0	0	0	0
- utile/(perdita) dell'esercizio	0	0	0	0
Saldo al 31 dicembre 2021	541.744.385	39.570.974	(3.044.940)	435.695.892
Destinazione del risultato di esercizio precedente	0	3.079.422	0	0
Erogazione dividendo	0	0	0	0
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie	0	0	0	614.615
Piano di incentivazione a lungo termine	0	0	0	338.550
Utile/(perdita) complessiva rilevata, di cui:				
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio netto	0	0	0	0
- utile/(perdita) dell'esercizio	0	0	0	0
Saldo al 31 dicembre 2022	541.744.385	42.650.396	(3.044.940)	436.649.057

(valori in euro)

	Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserva Cash Flow Hedge	Totale riserve	Utili/(perdite) portati a nuovo	Utile/(perdita) dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto
	(8.419.303)	1.912.771	462.544.973	26.276.483	43.342.290	1.073.908.131
	0	0	2.167.114	41.175.176	(43.342.290)	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	1.049.667	(41.511)	0	1.008.156
	0	0	(46.360)	0	0	(46.360)
	(428.512)	160.524	(267.988)	0	0	(267.988)
	0	0	0	0	61.588.435	61.588.435
	(8.847.815)	2.073.295	465.447.406	67.410.148	61.588.435	1.136.190.374
	0	0	3.079.422	58.509.013	(61.588.435)	0
	0	0	0	(58.506.483)	0	(58.506.483)
	0	0	614.615	104.155	0	718.770
	0	0	338.550	0	0	338.550
	3.426.342	12.135	3.438.477	0	0	3.438.477
	0	0	0	0	92.400.896	92.400.896
	(5.421.473)	2.085.430	472.918.470	67.516.833	92.400.896	1.174.580.584

Rendiconto Finanziario

	Note	2022	di cui parti correlate	2021	di cui parti correlate
A - DISPONIBILITÀ LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO	15	195.089		292.870	
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio					
Risultato di esercizio	16	92.401	0	61.588	0
Ammortamenti	5 e 6	123.598	0	126.856	0
Variazione netta della passività per benefici ai dipendenti	18	(585)	0	(1.741)	0
Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di attività materiali ed immateriali	5	48	0	44	0
Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	17	133	0	11.054	0
Variazione non monetaria	7	1.837	0	0	0
Accantonamento per piani di stock grant	26	1.057	0	962	0
Variazione netta di imposte anticipate e imposte differite passive	9	1.003	0	(1.228)	0
Decremento/(Incremento) Rimanenze	12	585	0	630	0
Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti e non correnti	11	(74.593)	(1.376)	(337.829)	(1.077)
Decremento/(Incremento) Crediti tributari e debiti tributari e previdenziali	10 e 22	18.345	0	43.071	0
Variazione delle Altre attività e passività correnti	14 e 21	43.608	27.752	(41.020)	(40.696)
Variazione dei crediti e debiti verso imprese del Gruppo	13	12.947	12.947	16.666	16.667
Variazione delle Altre attività e passività non correnti	21	(11.225)	284	(836)	1.440
Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	20	34.932	642	(32.443)	(464)
B - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ D'ESERCIZIO		244.091		(154.226)	
di cui Imposte pagate		(33.984)		(5.269)	
di cui Interessi pagati		(5.988)		(4.093)	
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di investimento					
Investimenti in attività materiali	5	(80.856)	0	(72.942)	0
Investimenti in attività immateriali	6	(16.509)	0	(12.279)	0

	Note	2022	di cui parti correlate	2021	di cui parti correlate
Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimenti	20	27.477	(7.440)	25.298	(2.097)
Decremento/(Incremento) Crediti commerciali per investimenti	11	750	0	750	0
(Investimenti)/Disinvestimenti in partecipazioni	7	0	0	729	0
Incremento/(Decremento) Debiti commerciali per inves.ti in part.ni	7	(1.027)	(1.027)	(714)	(714)
C - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO		(70.165)		(59.158)	
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento					
Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	19	180.000	0	180.000	0
(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	19	(66.206)	0	(63.665)	0
Variazione netta delle passività finanziarie a breve e lungo termine	19	831	(77)	(259)	464
Emissione/(Rimborso) prestito obbligazionario	19	(180.000)	0	0	0
(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti e non	8	1.462	1.462	(473)	(473)
Distribuzione di dividendi	16	(58.410)	(31.172)	0	0
D - TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		(122.323)		115.603	
E - Flusso di cassa complessivo (B+C+D)		51.603		(97.781)	
F - DISPONIBILITÀ LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (A+E)	15	246.692		195.089	

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 2022, il capitale della Società risulta detenuto per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), per il 46,65% da azionariato istituzionale e individuale e per lo 0,07% 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 e 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 e 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 15 marzo 2023 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 2022 è stato redatto in conformità ai principi contabili internazionali *International Accounting Standards* (IAS) e *International Financial Reporting Standards* (IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB) e alle relative interpretazioni (IFRIC e SIC), adottati dall'Unione Europea con il Regolamento Europeo 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 15 marzo 2023, 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 2022 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 e 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 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 e 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 a incremento del valore contabile dell'elemento cui si riferiscono, qualora sia probabile che i futuri benefici associati al costo affluiscono alla Società e 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
Attrezzature industriali e commerciali	Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	10
	Attrezzatura varia e minuta	7
Altri beni	Macchine elettroniche e sistemi telefonici	7
	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 e 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 a 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 a 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 e altre attività immateriali con una vita utile stimata di tre anni.

Rimanenze

Le rimanenze, rappresentate essenzialmente da parti di ricambio relative agli impianti e apparecchiature per il controllo del traffico aereo, sono iscritte al minore tra il costo e 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 sulla 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;
- 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* e informazioni reperibili da *info-provider*.

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 e 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 a 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 a 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 (cd. *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 ad 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 e 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 a un fondo. L'obbligazione del datore di lavoro si estingue quindi con il versamento dei contributi al fondo e 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 n. 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 e 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 a 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 (cd. *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 e 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 e 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 a 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 e 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 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 rettificatae 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 e 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 e 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 e 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 a 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 e 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 e 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, e 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 e 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. In particolare, il meccanismo del rischio traffico prevede la condivisione del rischio sul traffico tra *provider* e utenti dello spazio aereo, per cui le variazioni, positive e negative, comprese fino al 2% del traffico di consuntivo, rispetto al pianificato, sono a totale carico dei *provider*, mentre le variazioni ricomprese tra il 2% e il 10% sono ripartite nella misura del 70% a carico delle compagnie aeree e del 30% a carico dei *provider*. Per le variazioni superiori al 10% si applica la metodologia del *cost recovery*. L'eventuale scostamento positivo o negativo con riferimento al rischio traffico

genera, secondo le regole precedentemente descritte, l'adeguamento dei ricavi di rotta utilizzando la voce Balance dell'anno. Relativamente al rischio costi è stata eliminata la possibilità di trasferire integralmente agli utenti dello spazio aereo gli eventuali scostamenti tra quanto pianificato e quanto consuntivato a fine anno. Tali variazioni, sia in positivo che in negativo, restano a carico dei bilanci dei *provider*. Tale regolamentazione comunitaria si applica anche ai servizi di terminale di prima e seconda fascia di tariffazione.

A differenza di quanto avvenuto sino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, così come con riferimento all'esercizio 2022, nel periodo 2020-2021 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 hanno derogato in parte il Regolamento UE 2019/317 riferito a tale periodo. Successivamente la Commissione Europea ha emesso la Decisione 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. 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. L'applicazione di tale regolamento è stata estesa ai ricavi di terminale complessivamente per le due fasce di tariffazione (fascia 1 e fascia 2), che sono soggette alla stessa regolamentazione europea.

Le componenti di credito e debito per balance, sia di natura corrente che non, risultano classificate nell'ambito dei crediti commerciali correnti e non e debiti 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 non prima di due esercizi successivi mentre, nell'esercizio in chiusura, viene riversato a conto economico il credito/debito per balance rilevato attraverso la voce Utilizzo Balance e incluso nella tariffa dell'anno.

Tenuto conto che il recupero dei balance attivi e passivi è differito nel tempo e 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 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, e 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 e 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 dei Trasporti (ex 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 adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio e i relativi utili e perdite su cambi vengono imputati nel conto economico.

Uso di stime e giudizi del management

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 e 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.

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 la Società 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 di esercizio.

Misurazione ricavi per Balance

Come descritto all'interno del paragrafo *Principi contabili*, la misurazione dei ricavi di esercizio integrati dalla rilevazione dei Balance dell'anno, i quali misurano prestazioni già erogate da parte della Società, richiede da parte della direzione aziendale l'utilizzo di stime e di valutazioni. Tali stime e valutazioni attengono alla previsione dei tempi di recupero degli importi connessi al balance negli esercizi successivi a quello di maturazione nonché la scelta del tasso di attualizzazione utilizzato. In particolare, con riferimento alla misurazione del *fair value* della componente di integrazione e rettifica per balance dell'anno, la direzione aziendale effettua la previsione delle tempistiche di recupero mediante i futuri piani tariffari: qualora le medesime previsioni subiscano delle variazioni, l'importo relativo ai crediti e debiti per balance si modifica per riflettere le nuove previsioni relative ai flussi finanziari ad essi connessi.

Nel paragrafo n. 23 *Ricavi da contratti con i 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, ai fini di valutare la presenza di indicatori di *impairment*, 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 per Techno Sky sulla base dei flussi di cassa relativi a un orizzonte temporale di 3 anni (2023-2025) mentre per IDS AirNav si è fatto riferimento a un orizzonte temporale di 4 anni (2023-2026). I dati sono tratti dal Piano Industriale approvato dai rispettivi Consigli di Amministrazione

oltre che di ENAV tenuto conto anche del budget approvato per l'anno 2023. Tali flussi, per il periodo di previsione esplicita, sono formulati sulla base di assunzioni ipotetiche e 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 e 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 (2023-2025) per Techno Sky e sulla base della media degli ultimi due anni di previsione esplicita (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 e in perpetuità, utilizzato per la determinazione del valore residuo (tasso "g"), è stato stimato pari al 2% in coerenza con la revisione delle stime di crescita di lungo periodo 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 e 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 e 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 a una stima determinata in base a un campione di società comparabili.

Con riferimento alla valutazione della partecipazione nella società ENAV North Atlantic LLC, si sottolinea come la stessa sia stata costituita per la realizzazione dell'investimento nella società di diritto statunitense Aireon, pertanto la recuperabilità del valore di carico della partecipazione in ENAV North Atlantic LLC sottende, principalmente, le analisi di recuperabilità dei valori riferibili all'investimento effettuato in quest'ultima. Considerando che la partecipazione di Aireon 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" 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 e 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 e 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. Il modello adottato dalla Società relativamente all'*impairment* dei crediti commerciali tiene 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 e interpretazioni che non hanno prodotto impatti sul Bilancio di Esercizio della Società

Di seguito viene riportato un elenco dei nuovi principi contabili, modifiche e interpretazioni applicabili alla Società, a far data dal 1° gennaio 2022 e/o successivamente nel corso dell'esercizio, e improduttivi di effetti sul Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2022.

- *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, e i costi per produrre tali prodotti, nel conto economico.
- *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 a 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 e amministrative non sono direttamente correlate a un contratto e sono escluse a meno che le stesse non siano esplicitamente ribaltabili alla controparte sulla base del contratto.
- *Annual Improvements 2018-2020* – emesso il 14 maggio 2020, omologato in data 28 giugno 2021. Lo IASB ha proposto una lieve modifica all'IFRS 9, chiarendo le *fees* 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 e 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.

Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche efficaci per periodi successivi al 31 dicembre 2022 e non adottati dalla Società in via anticipata

Di seguito viene riportato un elenco dei nuovi principi contabili, modifiche e interpretazioni che saranno applicati dalla Società negli esercizi successivi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, di cui la Società ne valuterà eventuali impatti attesi in sede di prima adozione:

- *Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction* – emesso il 7 maggio 2021 e omologato l'11 agosto 2022. Lo IAS 12 richiede l'iscrizione di imposte differite ogni qual volta si verificano differenze temporanee, ossia variazioni temporanee imponibili o deducibili in esercizi futuri. 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. La Società sta valutando gli impatti di tali modifiche.
- *Amendments to IAS 8 Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates* – emesso il 12 febbraio 2021 e 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 a incertezza di misurazione, e le entità sviluppano tali stime se i principi contabili richiedono che le voci di bilancio possano comportare incertezza di misurazione. Il *Board* chiarisce che un cambiamento nella stima contabile che risulta da nuove informazioni o nuovi sviluppi non è una correzione di un errore. Inoltre, gli effetti di un cambiamento in input o in una tecnica di misurazione utilizzata per sviluppare una stima contabile, rappresentano un cambiamento di una stima, 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. Le modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano al 1° gennaio 2023. Non si prevede che le modifiche avranno un impatto significativo per la Società.
- *Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting Policies* – emesso il 12 febbraio 2021 e omologato il 2 marzo 2022. Tali modifiche forniscono linee guida ed esempi per aiutare le entità ad applicare giudizi di materialità all'informativa sui principi contabili. In particolare, mirano ad aiutare le entità a fornire informazioni sui principi contabili più utili sostituendo l'obbligo per le entità di fornire le proprie politiche contabili "significative" con l'obbligo di fornire informativa sui propri principi contabili "rilevanti"; inoltre, sono aggiunte linee guida su come le entità applicano il concetto di rilevanza nel prendere decisioni in merito all'informativa sui principi contabili. Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2023 e la Società sta attualmente valutando l'impatto delle modifiche sull'informativa finanziaria.
- *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. In data 31 ottobre 2022 è stato altresì pubblicato un ulteriore *amendment* allo IAS 1, ovvero *Non-current Liabilities with Covenants*, secondo cui un'entità classifica il proprio debito come non corrente solo se può evitare di estinguere il debito nei 12 mesi successivi alla data di bilancio. Spesso la capacità di un'entità di produrre tale classificazione è subordinata al rispetto di talune clausole, cd. *covenants*. La modifica in oggetto specifica che i *covenants* da rispettare dopo la data di bilancio non incidono sulla classificazione del debito come corrente o non, quanto piuttosto si rende necessaria adeguata informativa nell'ambito delle note esplicative. Le suddette modifiche al principio saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2024. La Società sta seguendo le attuali discussioni nell'ambito dell'*IFRS Interpretation Committee* e dallo IASB.

- *Amendment to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Lease Back* – emesso il 22 settembre 2022, in attesa di omologazione. Tali modifiche richiedono a un locatario-venditore di valutare successivamente la passività derivante da una retrolocazione in modo tale da non rilevare alcun importo dell'utile o della perdita che si riferisce al diritto di utilizzo che si è mantenuto. I nuovi requisiti non impediscono al venditore di rilevare a conto economico eventuali utili o perdite relativi alla risoluzione parziale e/o integrale di un *lease*. L'emendamento al principio non prescrive tuttavia specifici requisiti per la misurazione di una passività da leasing derivante da una retrolocazione. L'entità dovrà dunque definire un'*accounting policy* ai sensi di IAS 8 per la modalità di misurazione della passività. Le suddette modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2024 ed è concessa l'adozione anticipata. La Società non si attende impatti derivanti dalla citata modifica.



Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

5. Attività materiali

Di seguito è riportata la tabella di movimentazione delle attività materiali al 31 dicembre 2022 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	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
Incrementi	8.731	32.888	4.783	13.511	80.856	140.769
Alienazioni - costo storico	(3.809)	(20.196)	(2.875)	(5.910)	0	(32.790)
Alienazioni - fondo amm.to	3.785	20.184	2.875	5.890	0	32.734
Riclassifiche	0	0	0	(10)	(60.185)	(60.195)
Ammortamenti	(20.591)	(75.132)	(7.867)	(10.942)	0	(114.532)
Totale variazioni	(11.884)	(42.256)	(3.084)	2.539	20.671	(34.014)
Costo storico	559.106	2.033.948	279.973	339.822	262.220	3.475.069
Fondo ammortamento	(294.364)	(1.765.557)	(243.502)	(308.315)	0	(2.611.738)
Valore residuo al 31.12.2022	264.742	268.391	36.471	31.507	262.220	863.331

(migliaia di euro)

Le attività materiali registrano nell'esercizio una variazione netta negativa di 34.014 migliaia di euro per i seguenti eventi:

- gli ammortamenti di competenza dell'esercizio per 114.532 migliaia di euro (118.175 migliaia di euro nel 2021) di cui riferiti ai diritti d'uso per 715 migliaia di euro;
- gli incrementi delle attività materiali per complessivi 140.769 migliaia di euro, di cui 59.913 migliaia di euro riferiti a investimenti nelle diverse categorie ultimati ed entrati in uso nel corso dell'esercizio. Tra questi si evidenziano: i) la realizzazione della prima Torre di controllo italiana gestita da remoto implementata presso l'aeroporto di Brindisi, che consente ai controllori del traffico aereo di gestire tutte le operazioni di decollo, atterraggio e movimentazione al suolo da un cosiddetto *Remote Tower Module* (RTM) che può essere posizionato anche a molti chilometri di distanza dall'aeroporto; ii) il programma di spostamento della postazione di controllo radar di avvicinamento dell'aeroporto di Napoli presso l'Area Control Center (ACC) di Roma Ciampino; iii) l'upgrade tecnologico della LAN

dell'aeroporto di Brindisi; iv) la realizzazione ed implementazione del sistema di *Arrival Management* (AMAN) che consente di fornire un supporto al personale operativo alla costruzione della migliore sequenza di avvicinamento con la distribuzione dell'eventuale ritardo da assegnare basato su criteri di *Flight Efficiency*, entrato in uso sull'aeroporto di Roma Fiumicino; v) la realizzazione del sistema di automazione per la Torre di Roma Ciampino e per l'aeroporto di Roma Fiumicino il sistema *Data Link* per la trasmissione, agli aerei equipaggiati, delle informazioni meteo e della rotta iniziale; vi) la realizzazione ed implementazione del *Tactical Control Tool Automatico* (TCTA), che rappresenta un ulteriore supporto tecnologico utilizzato dai Controllori del Traffico Aereo che operano negli ACC per la prevenzione di potenziali conflitti tra i voli operanti nello spazio aereo gestito da ENAV, supportandone l'individuazione automatica e classificandoli per livelli di urgenza. Tale sistema è entrato in uso nel corso del 2022 presso tre ACC tra cui Padova, Brindisi e Milano; vii) la manutenzione evolutiva su vari sistemi. Gli incrementi per 80.856 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 e assumendo al suo interno il sistema *Coflight* come una componente di base; tale sistema di *Flight data processing* di nuova generazione denominato *Coflight*, 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 nuova torre e blocco tecnico per l'aeroporto di Treviso; iv) 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 60.195 migliaia di euro sono riferiti principalmente a progetti di investimento conclusi ed entrati in uso nell'esercizio con classificazione a voce propria per 59.913 migliaia di euro, per 150 migliaia di euro alla riclassifica di alcuni componenti di sistemi operativi nelle rimanenze per parti di ricambio e per i restanti importi a riclassifiche attuate nell'ambito delle attività immateriali.

Si evidenzia che parte degli investimenti, per un costo storico pari a 267,6 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 102/2009, 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 8.458 migliaia di euro.

6. Attività immateriali

Di seguito è riportata la tabella di movimentazione delle attività immateriali al 31 dicembre 2022 rispetto all'esercizio precedente:

	Diritti di brevetto ind.le e di ut.ne opere ingegno	Altre attività immateriali	Attività immateriali in corso	Totale
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
Incrementi	14.812	0	16.509	31.321
Alienazioni	0	0	0	0
Riclassifiche	0	0	(14.680)	(14.680)
Ammortamenti	(9.066)	0	0	(9.066)
Totale variazioni	5.746	0	1.829	7.575
Costo storico	178.566	2.085	58.743	239.394
Ammortamento accumulato	(165.636)	(2.085)	0	(167.721)
Valore residuo al 31.12.2022	12.930	0	58.743	71.673

(migliaia di euro)

Le attività immateriali ammontano a 71.673 migliaia di euro e registrano nell'esercizio un incremento netto di 7.575 migliaia di euro quale risultato delle seguenti variazioni:

- ammortamenti di competenza dell'esercizio per 9.066 migliaia di euro (8.681 migliaia di euro nel 2021);
- gli incrementi delle attività immateriali per complessivi 31.321 migliaia di euro di cui 14.812 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 e operativi. Per 16.509 migliaia di euro l'incremento è riferito a progetti di investimento in corso di esecuzione, tra cui si evidenziano software, licenze e 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 sul *cloud* e software legati alla *cybersecurity*. 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 14.680 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 ammonta a 186.411 migliaia di euro, in riduzione di 1.837 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

Tale variazione è associata alla svalutazione della partecipazione 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 2022 dell'8,6% che, per effetto di una clausola di *redemption* prevista tra gli obblighi derivanti dal *Subscription Agreement*, è prevista salire al 10,35%. Tale quota è stata diluita nel mese di giugno 2022 a seguito della delibera del *Board* di Aireon di perfezionamento dell'aumento di capitale a servizio di una nuova opportunità di business, descritta in un *business case*, con evidenziato l'investimento necessario a supporto di tale iniziativa. A tale aumento di capitale, sottoscritto unicamente da un socio, ENAV non ha partecipato, comportando una diluizione della propria partecipazione *pre-redemption* dal 9,1% all'8,60%.

Il valore della partecipazione nella ENAV North Atlantic riflette le assunzioni di recuperabilità sottese alla determinazione del *fair value* dell'investimento in Aireon, riportate nell'ambito della nota n. 9 *Partecipazioni in altre imprese* al Bilancio Consolidato. Il valore recuperabile è stato stimato sulla base dei flussi relativi al *Long Term Operating Plan* (LTOP) approvato nel corso del mese di febbraio 2023 dal management della Aireon, che presenta le proiezioni economiche e finanziarie per il periodo 2023-2033. Il modello valutativo utilizzato è fondato sulle stesse assunzioni utilizzate per effettuare la valutazione al *fair value* dell'investimento partecipativo nella Aireon: i) *fair value*, determinato nella prospettiva *equity-side*, in base a 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 a 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 14,57% (13,56% nel 2021), calcolato mediante la metodologia del CAPM (*Capital Asset Pricing Model*). Ad esito della valutazione condotta sull'investimento partecipativo detenuto nella Aireon che ha evidenziato una diminuzione del *fair value*, è stato condotto un test di *impairment* avente oggetto la partecipazione in ENAV North Atlantic LLC, ai sensi dello IAS 36, il cui esito ha generato l'emersione e la contabilizzazione di una perdita di valore per 1,8 milioni di euro. Pertanto, al 31 dicembre 2022 la partecipazione è iscritta ad un valore di 45.717 migliaia di euro.

Nella voce Partecipazioni sono inoltre comprese:

- 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 2022, 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 2023. Le proiezioni economico-patrimoniali sono state estese all'esercizio 2025, assumendo un andamento inerziale e uguale all'anno 2024, al fine di considerare nel processo valutativo un periodo esplicito di almeno 3 anni. I predetti flussi, per il periodo di previsione esplicita, sono formulati sulla base di assunzioni ipotetiche e 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 8,64% con un tasso di crescita dei flussi di cassa operativi, in termini nominali, post previsione del periodo esplicito, pari al 2%, 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 2022, 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 al 13,32% con un tasso di crescita dei flussi di cassa operativi in termini nominali, post previsione del periodo esplicito, pari al 2% 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 2022-2026 predisposto dalla società controllata, tenendo conto del budget 2023, approvato da IDS AirNav il 14 aprile 2022. Il piano evidenzia nel periodo esplicito una crescita dei ricavi pari al 10% mentre la marginalità operativa prospettica risulta pari a circa il 32%. 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 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 2022 sono stati incassati i dividendi deliberati dalla ESSP per un ammontare di 667 migliaia di euro.

Per i commenti relativi all'andamento delle società controllate nel corso dell'esercizio 2022, si rimanda a quanto riportato nello specifico paragrafo della Relazione sulla gestione.

Il dettaglio delle partecipazioni detenute al 31 dicembre 2022, 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 31.12.2022	quota di part.ne	Patrimonio netto di pertinenza /rettificato (*)	Valore contabile al 31.12.2022
Imprese controllate								
Techno Sky S.r.l.	Roma	31.12.2022	1.600	9.230	61.956	100%	61.956	99.224
D-Flight S.p.A.	Roma	31.12.2022	50	(1.269)	3.248	60%	1.949	50
IDS AirNav S.r.l.	Roma	31.12.2022	500	1.901	11.431	100%	11.431	41.127
ENAV Asia Pacific	Kuala Lumpur	31.12.2022	127	2	4.948	100%	4.948	127
ENAV North Atlantic	Miami	31.12.2022	44.974	1.526	66.978	100%	45.717	45.717

(*) Il dato include talune rettifiche apportate al patrimonio netto contabile per effetto cambio e altre rese necessarie ai fini del consolidamento.

8. Attività finanziarie correnti e non correnti

Le attività finanziarie correnti e non correnti ammontano complessivamente a 10.483 migliaia di euro e registrano un decremento di 1.446 migliaia di euro come rappresentato nella seguente tabella:

	31.12.2022			31.12.2021			VARIAZIONI		
	Attività finan. correnti	Attività finanz. non correnti	Totale	Attività finan. correnti	Attività finanz. non correnti	Totale	Attività finan. correnti	Attività finanz. non correnti	Totale
Attività finanziarie al costo ammortizzato	1.760	8.554	10.314	1.928	9.848	11.776	(168)	(1.294)	(1.462)
Strumenti finanziari derivati	169	0	169	70	83	153	99	(83)	16
Totale	1.929	8.554	10.483	1.998	9.931	11.929	(69)	(1.377)	(1.446)

(migliaia di euro)

Le attività finanziarie accolgono: i) il finanziamento infragruppo alla controllata IDS AirNav di complessivi 8 milioni di euro che prevede come modalità di rimborso 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. A fine anno sono stati rimborsati 1.928 migliaia di euro riferiti alla quota capitale e agli interessi maturati negli anni precedenti. La quota in scadenza nel 2023 è classificata nell'ambito delle attività finanziarie correnti; ii) il finanziamento infragruppo, comprensivo degli interessi maturati, erogato nel 2017 alla controllata ENAV North Atlantic a un tasso annuo del 2,5% con rimborso previsto in unica soluzione al 31 dicembre 2024.

Gli strumenti finanziari mostrano al 31 dicembre 2022 un *fair value* positivo per 169 migliaia di euro in incremento rispetto al dato rilevato nell'esercizio precedente. Lo strumento finanziario presenta una relazione di copertura perfettamente efficace, contabilizzata secondo il metodo del *cash flow hedge*, e si rimanda alla nota n. 32 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).

	31.12.2021		Incr.to/decr.to con impatto a CE		Incr.to/decr.to con impatto a PN		31.12.2022	
	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	32.430	7.782	3.235	776	0	0	35.665	8.558
Svalutazione rimanenze	9.257	2.221	227	55	0	0	9.484	2.276
Attualizzazione crediti	25.422	6.102	(6.701)	(1.608)	0	0	18.721	4.494
Attualizzazione TFR	4.134	993	0	0	(4.134)	(993)	0	0
Quota TFR non deducibile	186	45	0	0	0	0	186	45
Fair value derivato	4	1	0	0	0	0	4	1
Altri	267	64	2	1	0	0	269	65
Totale	71.700	17.208	(3.237)	(776)	(4.134)	(993)	64.329	15.439
Passività per imposte differite								
Altri	7.141	1.714	610	146	0	0	7.751	1.860
Attualizzazione debiti	452	109	642	154	0	0	1.094	263
Effetto fiscale IFRS conversion	1.812	545	(308)	(74)	0	0	1.504	471
Attualizzazione TFR	0	0	0	0	374	90	374	90
Totale	12.138	3.024	944	226	390	94	13.472	3.344

(migliaia di euro)

La movimentazione dell'esercizio delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, che presentano a fine 2022 un saldo pari rispettivamente a 15.439 migliaia di euro e 3.344 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 2022, 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 un'utile 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 correnti ammontano a 3.496 migliaia di euro, in incremento di 1.288 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021, principalmente per l'iscrizione del credito di imposta maturato in relazione alle spese sostenute per l'acquisto di prodotti energetici, in conformità a quanto previsto dalla Legge 142/2022 per il credito relativo al 3° trimestre 2022, il Decreto-Legge 144/2022 per i mesi di ottobre e novembre e il Decreto-Legge 176/2022 per il mese di dicembre. I suddetti crediti possono essere utilizzati in compensazione con il pagamento dei contributi.

La riduzione del credito IVA è associata all'utilizzo, in sede di versamento del primo acconto di imposta effettuato nel mese di giugno, del credito per 1,5 milioni di euro.

I crediti tributari non correnti ammontano a 50 migliaia di euro (74 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e accolgono il credito di imposta sui beni strumentali che verranno utilizzati in compensazione in quote costanti negli anni successivi.

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Credito verso erario per IVA	694	1.990	(1.296)
Credito per altre imposte correnti	2.802	218	2.584
Totale	3.496	2.208	1.288

(migliaia di euro)

11. Crediti commerciali correnti e non correnti

I crediti commerciali correnti ammontano a 311.846 migliaia di euro e i crediti commerciali non correnti a 606.775 migliaia di euro, relativi esclusivamente ai crediti per balance, e sono dettagliati nella seguente tabella:

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti commerciali correnti			
Credito verso Eurocontrol	156.052	134.557	21.495
Credito verso Ministero dell'Economia e delle Finanze	12.506	10.993	1.513
Credito verso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	30.000	30.000	0
Crediti verso altri clienti	20.462	17.024	3.438
Crediti per Balance	131.804	0	131.804
	350.824	192.574	158.250
Fondo svalutazione crediti	(38.978)	(35.049)	(3.929)
Totale	311.846	157.525	154.321
Crediti commerciali non correnti			
Crediti per Balance	606.775	687.253	(80.478)
Totale	606.775	687.253	(80.478)

(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 2022, e per la parte preponderante non ancora scaduti, pari rispettivamente a 109.289 migliaia di euro (87.461 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e 46.763 migliaia di euro (47.096 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) al lordo del fondo svalutazione crediti. L'incremento complessivo di 21.495 migliaia di euro è riferito principalmente al maggior fatturato generato nei mesi di novembre e dicembre 2022, rispetto ai corrispondenti mesi del 2021, per 21,5 milioni di euro grazie alla ripresa dei collegamenti del trasporto aereo, incremento in parte compensato dall'incasso del credito verso Alitalia e verso altre compagnie aeree riferite al 2021. Il credito verso Eurocontrol, al netto della quota di diretta competenza del fondo svalutazione crediti, ammonta a 129.133 migliaia di euro (109.304 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

Il Credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) pari a 12.506 migliaia di euro è relativo interamente alle esenzioni di rotta e di terminale rilevate nel 2022 in leggero incremento, rispetto al dato rilevato nell'esercizio precedente, per le maggiori unità di servizio di rotta sviluppate nell'anno. Il credito del 2021 pari a 10.993 migliaia di euro è stato oggetto di compensazione, a valle dell'approvazione del bilancio 2021, con il debito verso l'Aeronautica Militare per gli incassi riguardanti la tariffa di rotta pari a 26.295 migliaia di euro che hanno determinato un debito verso il MEF di 15.302 migliaia di euro pagato nel mese di dicembre 2022.

Il Credito verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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 248/2005. Nel mese di dicembre sono stati incassati 30 milioni di euro rilevati nell'esercizio 2021.

I Crediti verso altri clienti ammontano a 20.462 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 3.438 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per il credito legato alla commessa in Qatar riferita alla fatturazione dell'ultimo trimestre 2022 oggetto di incasso nei primi mesi del 2023.

Il Fondo svalutazione crediti ammonta a complessivi 38.978 migliaia di euro e si è così movimentato nell'esercizio 2022:

	DECREMENTI				
	31.12.2021	Incrementi	Rilasci	Cancellazioni	31.12.2022
Fondo svalutazione crediti	35.049	6.672	(1.806)	(937)	38.978

(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 e posizioni verso altri clienti che per gli effetti sottesi alle conseguenze economiche del conflitto russo-ucraino che ha comportato la svalutazione dei crediti vantati nei confronti dei vettori appartenenti alla Federazione Russa.

I decrementi del fondo svalutazione crediti si riferiscono per 1.806 migliaia di euro a crediti svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti e incassati nel corso del 2022 e per 937 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/ripresе di valore.

Il Credito per Balance, al netto dell'effetto attualizzazione, ammonta a complessivi 738.579 migliaia di euro (687.253 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) classificato nell'ambito dei crediti correnti per 131.804 migliaia di euro, quota inserita in tariffa nel 2023, che accoglie la prima quota dei balance iscritti nel biennio 2020-2021 che verranno recuperati in cinque anni a decorrere dal 2023 per il credito di rotta e delle prime

due zone di tariffazione del credito di terminale e in sette anni relativamente al credito di terminale della terza zona di tariffazione, in conformità alla richiesta avanzata dal regolatore ENAC e prevista come tempistica di recupero nel Regolamento Comunitario 2020/1627. Il credito per balance nella quota non corrente accoglie inoltre i balance positivi emersi nell'esercizio 2022 rilevati secondo il canonico meccanismo del rischio traffico in conformità al Regolamento UE 2019/317 del sistema di prestazioni e di tariffazione applicabile per la rotta e per le prime due fasce di tariffazione del terminale e sulla base del Piano di Performance 2020-2024 che ha recepito gli obiettivi determinati dalla Commissione Europea con Decisione di Esecuzione 2021/891. In particolare, tali balance sono riferiti a: i) balance inflazione per complessivi 34,7 milioni di euro rilevati a seguito dell'incremento del tasso di inflazione che si è attestato per l'Italia nel 2022 a 8,7% rispetto all'1,5% inserito nel Piano di Performance; ii) il balance per rischio traffico della prima zona di tariffazione per 1,9 milioni di euro in quanto le unità di servizio determinate a consuntivo sono risultate inferiori rispetto a quanto pianificato del -9,81%; iii) il balance per la *bonus capacity* iscritto a seguito del raggiungimento dell'obiettivo target definito nel Piano di Performance che ha previsto un ritardo di 0,11 minuti per volo assistito riferito alla rotta e attestatosi a 0,07 minuti di ritardo per volo assistito.

12. Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, rappresentate da parti di ricambio, ammontano al netto del fondo svalutazione a 61.075 migliaia di euro e registrano una variazione netta negativa di 434 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente. La movimentazione rilevata nell'esercizio è di seguito rappresentata:

	31.12.2021	Incrementi	Decrementi	31.12.2022
Magazzino fiduciario	65.428	2.070	(2.251)	65.247
Magazzino avl	5.339	465	(491)	5.313
	70.767	2.535	(2.742)	70.560
Fondo Svalutazione magazzino	(9.258)	(227)	0	(9.485)
Totale	61.509	2.308	(2.742)	61.075

(migliaia di euro)

L'incremento di 2.308 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 151 migliaia di euro, si riferisce a parti di sistemi classificati a magazzino dalle attività materiali. Il decremento di 2.742 migliaia di euro riguarda gli impieghi delle parti di ricambio nei sistemi operativi, risultati superiori rispetto agli acquisti effettuati nell'esercizio.

Il fondo svalutazione magazzino si è incrementato di 227 migliaia di euro per parti di ricambio divenute obsolete, in quanto inerenti a 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 32.761 migliaia di euro (31.504 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e 103.034 migliaia di euro (88.830 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

Di seguito si riporta la composizione dei crediti verso imprese del Gruppo:

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti verso imprese del Gruppo			
Techno Sky	26.897	27.914	(1.017)
ENAV Asia Pacific	124	51	73
D-Flight	1.418	1.143	275
IDS AirNav	4.322	2.396	1.926
Totale	32.761	31.504	1.257

(migliaia di euro)

La voce in oggetto registra un incremento netto complessivo di 1.257 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2021, 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* riferiti a prestazioni rese centralmente da ENAV.

Di seguito si riporta la composizione dei debiti verso imprese del Gruppo:

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Debiti verso imprese del Gruppo			
Techno Sky	99.563	85.967	13.596
IDS AirNav	3.170	2.763	407
D-Flight	301	100	201
Totale	103.034	88.830	14.204

(migliaia di euro)

L'incremento della voce per 14.204 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 31.295 migliaia di euro e le non correnti a 6.029 migliaia di euro, e sono dettagliate nella tabella seguente:

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Altre attività correnti			
Credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti	14.224	28.342	(14.118)
Credito verso il personale	3.649	3.380	269
Credito verso enti vari per progetti finanziati	12.995	17.081	(4.086)
Risconti attivi	621	1.165	(544)
Crediti diversi	2.274	1.422	852
	33.763	51.390	(17.627)
Fondo svalutazione altri crediti	(2.468)	(2.634)	166
Totale	31.295	48.756	(17.461)
Altre attività non correnti			
Credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti	6.029	6.312	(283)
Totale	6.029	6.312	(283)

(migliaia di euro)

Il credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti registra complessivamente un decremento netto di 14.401 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2021, principalmente per gli incassi ricevuti 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 riferito ai sistemi meteo aeroportuali. La parte iscritta nelle attività non correnti è riferita a investimenti che verranno realizzati in anni successivi.

Il credito verso il personale si riferisce agli anticipi di missione erogate ai dipendenti in trasferta e ancora non concluse a fine esercizio, di cui la parte rilevante (2.468 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. Nel 2022 sono stati incassati 166 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 12.995 migliaia di euro registra un decremento netto di 4.086 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2021, quale effetto tra i nuovi crediti emersi a valle della rendicontazione dei progetti finanziati in ambito *Connecting European Facility* (CEF) Call 2015 e per la quota di competenza dei progetti SESAR e gli incassi ottenuti nel corso dell'esercizio per i progetti finanziati CEF oggetto di rendicontazione nell'esercizio precedente e SESAR per complessivi 11,1 milioni di euro.

15. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti ammontano a 246.692 migliaia di euro e registrano una variazione netta positiva di 51.603 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

positivo, strettamente correlato alla ripresa delle attività del trasporto aereo che ha prodotto maggiori incassi dal *core business* di ENAV. Oltre all'attività ordinaria, hanno inciso sulla variazione delle disponibilità liquide i seguenti movimenti: i) il pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riferito all'esercizio 2020 e 2021 per complessivi 31,5 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 19,1 milioni di euro; iii) il pagamento del dividendo per complessivi 58,4 milioni di euro; iv) il rimborso delle rate dei finanziamenti e del prestito obbligazionario per complessivi 246,2 milioni di euro. Tali effetti sono stati parzialmente compensati dalla liquidità pervenuta dall'accensione di un finanziamento in *pool* per complessivi 180 milioni di euro e dagli incassi derivanti dai progetti finanziati in ambito PON, CEF e SESAR.

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 2022 che ammonta a 1.174.581 migliaia di euro.

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONI
Capitale sociale	541.744	541.744	0
Riserva legale	42.650	39.571	3.079
Altre riserve	438.185	437.846	339
Riserva prima adozione IAS (FTA)	(3.045)	(3.045)	0
Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(5.421)	(8.848)	3.427
Riserva Cash Flow Hedge	2.085	2.073	12
Riserva azioni proprie	(1.535)	(2.150)	615
Utili/(Perdite) portate a nuovo	67.517	67.411	106
Utile/(Perdita) dell'esercizio	92.401	61.588	30.813
Totale Patrimonio Netto	1.174.581	1.136.190	38.391

(migliaia di euro)

In data 3 giugno 2022 in sede di Assemblea ordinaria degli Azionisti convocata per l'approvazione del Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2021 è stato deliberato di destinare il risultato di esercizio per 3.079 migliaia di euro a riserva legale, ai sensi dell'art. 2430 comma 1 del Codice Civile, per 58.506 migliaia di euro a titolo di dividendo da distribuire in favore degli Azionisti, corrispondente a un dividendo di euro 0,1081 per ogni azione che è risultata in circolazione alla data di stacco della cedola fissata nel 24 ottobre 2022, e per euro 2.530 alla riserva per utili portati a nuovo.

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 46,65% da azionariato istituzionale e individuale e per lo 0,07% detenuto da ENAV sotto forma di azioni proprie. Al 31 dicembre 2022 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 2022, in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 3 giugno 2022, in sede di approvazione del Bilancio 2021 è stato destinato a

riserva legale il 5% dell'utile di esercizio di ENAV S.p.A. per un importo pari a 3.079 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 1,8 milioni di euro dalla 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 2022 registra un utile attuariale che al netto dell'effetto fiscale ammonta a 3,4 milioni di euro.

La Riserva *cash flow hedge* include la valutazione al *fair value* degli strumenti finanziari derivati di copertura, che evidenzia nell'esercizio una variazione netta positiva di 12 migliaia di euro.

La Riserva per azioni proprie accoglie il controvalore delle azioni proprie pari a n. 370.519 valorizzate al prezzo medio di 4,14 euro per azione, residuali rispetto alle 518.823 azioni proprie del 31 dicembre 2021, ridotte di n. 148.304 a seguito dell'assegnazione ai beneficiari del terzo ciclo di *vesting* 2019-2021 del primo Piano di Performance 2017-2019.

Gli Utili/(Perdite) portati a nuovo accolgono i risultati dei precedenti esercizi. La variazione positiva di 106 migliaia di euro si riferisce a quota parte del risultato dell'esercizio 2021 destinato in questa voce in sede di delibera di distribuzione del risultato e dalla differenza tra il valore delle azioni proprie e quello di assegnazione ai beneficiari del Piano di Performance di lungo termine.

L'utile di esercizio ammonta a 92.401 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	434.824	A, B, C
Riserve di utili		
Riserva legale	42.650	indisponibile
Riserva prima adozione IAS (FTA)	(3.045)	indisponibile
Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(5.421)	indisponibile
Riserva Cash Flow Hedge	2.085	indisponibile
Riserva Stock Grant	1.826	indisponibile
Utili portati a nuovo	67.517	A, B, C
Totale riserve	540.436	

(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 e 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 11.341 migliaia di euro, di cui la quota classificata nelle passività correnti ammonta a 9.885 migliaia di euro, e hanno subito nell'esercizio la seguente movimentazione:

	31.12.2021	Incrementi	Assorbimento a conto economico	Utilizzi	31.12.2022
Fondo rischi per il contenzioso con il personale	641	121	0	(50)	712
Fondo rischi per altri contenziosi in essere	50	12	0	(30)	32
Altri fondi rischi	883	0	0	0	883
Fondo altri oneri	12.340	2.137	(2.070)	(2.693)	9.714
Totale fondi	13.914	2.270	(2.070)	(2.773)	11.341

(migliaia di euro)

Il fondo rischi per il contenzioso con il personale, la cui quota a breve è pari a 171 migliaia di euro, ha registrato nell'esercizio un incremento netto di 71 migliaia di euro, per tener conto delle passività legate a nuovi contenziosi che hanno condotto all'aggiornamento delle stime del fondo. Al 31 dicembre 2022, 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 0,6 milioni di euro.

Il fondo rischi per altri contenziosi in essere, classificato interamente oltre i dodici mesi, ha subito un decremento 30 migliaia di euro per la definizione di un contenzioso con un fornitore. Al 31 dicembre 2022, 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 0,1 milioni di euro.

Il fondo altri oneri, interamente classificato nell'ambito delle passività correnti, ammonta a 9.714 migliaia di euro e ha registrato nel corso dell'esercizio le seguenti variazioni: i) incremento di 2.137 migliaia di euro per gli oneri connessi alla misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dall'art. 4 commi 1-7 *ter* della Legge 92/2012 denominata "Isopensione" per tener conto di due nuove manifestazioni di interesse pervenute nel corso del 2022; ii) decremento per 2.070 migliaia di euro a seguito della rideterminazione delle finestre di uscita e per l'esclusione di due figure dirigenziali; iii) riclassifica di 1.815 migliaia di euro nell'ambito dei debiti previdenziali corrispondente alla quota che verrà erogata all'INPS riferita a tre figure dirigenziali il cui rapporto di lavoro è cessato a fine 2022. Il termine del programma di esodo è fissato entro il 30 novembre 2023. Il fondo oneri iscritto negli esercizi precedenti per 878 migliaia di euro, destinato alla lotta contro il COVID-19, è stato interamente utilizzato nell'esercizio mediante l'acquisto di 4 ambulanze per quattro strutture sanitarie ubicate rispettivamente a Palermo, Brindisi, Roma e Padova, 2 ambulanze per la Croce Rossa da destinarsi

all'Ucraina ed infine l'acquisizione di 1 camper allestito per le visite oncologiche a supporto della prevenzione del tumore femminile sul territorio italiano.

18. TFR e altri benefici ai dipendenti

Il TFR e altri benefici ai dipendenti è pari a 29.651 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:

	31.12.2022	31.12.2021
Passività per benefici ai dipendenti a inizio periodo	34.744	35.921
Interest cost	677	232
(Utili)/Perdite attuariali su benefici definiti	(4.508)	564
Anticipi, erogazioni ed altre variazioni	(1.262)	(1.973)
Passività per benefici ai dipendenti a fine periodo	29.651	34.744

(migliaia di euro)

La componente finanziaria dell'accantonamento pari a 677 migliaia di euro è iscritta negli oneri finanziari. L'utilizzo del fondo TFR per 1.262 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 2022 un utile attuariale per 4.508 migliaia di euro.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni applicate per il processo di stima attuariale del fondo TFR:

	31.12.2022	31.12.2021
Tasso di attualizzazione	3,63%	0,98%
Tasso di inflazione	2,30%	1,75%
Tasso annuo incremento TFR	3,225%	2,813%
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* 7-10 anni rilevato alla data della valutazione. Si è scelto il rendimento avente durata comparabile alla *duration* del collettivo oggetto di valutazione. La scelta del tasso di inflazione è stata effettuata basandosi sull'attuale situazione economica che presenta una particolare volatilità della maggioranza degli indicatori economici. 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		
	31.12.2022	31.12.2021
Tasso di turnover +1%	30.249	34.920
Tasso di turnover -1%	29.930	35.488
Tasso di inflazione +0,25%	30.481	35.698
Tasso di inflazione -0,25%	29.718	34.691
Tasso di attualizzazione +0,25%	29.501	34.387
Tasso di attualizzazione -0,25%	30.711	36.021

(migliaia di euro)

La durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti è di 8,9 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) le passività finanziarie per leasing emerse dall'applicazione del nuovo principio contabile internazionale IFRS 16.

Si riportano di seguito i valori al 31 dicembre 2022 posti a confronto con l'esercizio precedente e le relative variazioni:

	31.12.2022			31.12.2021			VARIAZIONI		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Finanziamenti bancari	431.652	165.094	596.746	68.907	411.428	480.335	362.745	(246.334)	116.411
Prestito obbligazionario	0	0	0	181.418	0	181.418	(181.418)	0	(181.418)
Debiti finanziari per lease ex IFRS 16	756	698	1.454	744	1.085	1.829	12	(387)	(375)
Totale	432.408	165.792	598.200	251.069	412.513	663.582	181.339	(246.721)	(65.382)

(migliaia di euro)

I finanziamenti bancari al 31 dicembre 2022 hanno registrato un incremento netto di 116.411 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) la sottoscrizione con un *pool* di banche di un *Term Loan* di 180 milioni di euro della durata di 12 mesi e a tasso variabile, operazione condotta con finalità di *refinancing* a copertura del *private placement* scaduto e rimborsato il 4 agosto 2022; ii) il rimborso delle rate dei finanziamenti con BEI riferiti a due rate semestrali del finanziamento di iniziali 80 milioni di euro, per complessivi 5.333 migliaia di euro con scadenza il 12 dicembre 2032, di due rate semestrali del finanziamento di iniziali 100 milioni, per complessivi 8.458 migliaia di euro, con scadenza il 19 dicembre 2029, il rimborso di una rata semestrale del finanziamento di iniziali 70 milioni di euro, entrato in ammortamento nel mese di

agosto 2022, per complessivi 2.414 migliaia di euro con scadenza ad agosto 2036; iii) il rimborso di quattro rate trimestrali del finanziamento con Intesa Sanpaolo di iniziali 100 milioni di euro, per 33.333 migliaia di euro con scadenza il 30 ottobre 2023; iv) il rimborso di quattro rate trimestrali del finanziamento con Mediobanca di iniziali 50 milioni di euro, per 16.667 migliaia di euro, con scadenza il 28 ottobre 2023.

I finanziamenti e le quote dei finanziamenti a lungo termine da rimborsare nel 2023 sono esposte tra le passività correnti per complessivi 431.652 migliaia di euro, comprensive degli effetti connessi al costo ammortizzato.

Il prestito obbligazionario emesso il 4 agosto 2015 dalla Capogruppo per un valore nominale di 180 milioni di euro, quotato presso il *Luxembourg Stock Exchange's Regulated Market*, della durata di sette anni è giunto a scadenza il 4 agosto 2022 ed è stato interamente rimborsato, con la quota comprensiva di interessi, per un importo pari a 183,5 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2022 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 del Gruppo nei confronti degli enti finanziatori. Relativamente agli anticipi con gli istituti finanziari UniCredit e Intesa Sanpaolo, 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
Intesa Sanpaolo	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 1,47% superiore rispetto al tasso risultante nell'esercizio precedente pari a 1,06%.

I debiti finanziari per *lease* ex IFRS 16 accolgono, per complessivi 1.454 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 relazione alle altre operazioni di finanziamento, si rappresenta che il *fair value* al 31 dicembre 2022 dei prestiti bancari è stimato pari a 560,7 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 2022 e al 31 dicembre 2021 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 e in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti dalla CONSOB con Richiamo di Attenzione n. 5/21 del 29 aprile 2021.

	31.12.2022	di cui con parti correlate	31.12.2021	di cui con parti correlate
(A) Disponibilità liquide presso banche	246.692	0	195.089	0
(B) Altre disponibilità liquide equivalenti	0	0	0	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	246.692	0	195.089	0
(E) Crediti finanziari correnti	1.760	1.760	1.928	1.928
(F) Debiti finanziari correnti			(181.418)	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento finanziario non corrente	(431.652)		(68.907)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(756)		(744)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(432.408)		(251.069)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto Liquidità (D)+(E)+(I)	(183.956)	1.760	(54.052)	1.928
(K) Debiti finanziari non correnti	(165.094)	0	(411.428)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	0	0
(M) Altri debiti non correnti	(698)	0	(1.085)	0
(N) Debiti commerciali non correnti	(73.695)	0	(40.989)	
(O) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)+(N)	(239.487)	0	(453.502)	0
(P) Totale Indebitamento Finanziario Netto come da orientamenti ESMA (J)+(O)	(423.443)	1.760	(507.554)	1.928
(Q) Strumenti Derivati Correnti e Non Correnti	169	0	153	0
(R) Crediti finanziari non correnti	8.554	8.554	9.848	9.848
(S) Totale Indebitamento Finanziario Netto ENAV (P)+(Q)+(R)	(414.720)	10.314	(497.553)	11.776

(migliaia di euro)

20. Debiti commerciali correnti e non correnti

I debiti commerciali correnti ammontano a 127.225 migliaia di euro e i debiti commerciali non correnti a 73.695 migliaia di euro e registrano entrambi un incremento rispetto all'esercizio precedente principalmente legato al debito per balance. La voce in oggetto è così composta:

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Debiti commerciali correnti			
Debiti verso fornitori	85.929	81.786	4.143
Debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo	3.109	3.050	59
Debiti per balance	38.187	12.687	25.500
Totale	127.225	97.523	29.702
Debiti commerciali non correnti			
Debiti per balance	73.695	40.989	32.706
Totale	73.695	40.989	32.706

(migliaia di euro)

I debiti verso i fornitori di beni e servizi necessari all'attività di ENAV registrano un incremento netto di 4,1 milioni di euro legato principalmente a una maggiore fatturazione concentrata su fine anno.

La voce Debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo che ammonta a 3.109 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 111.882 migliaia di euro, di cui la parte classificata nei debiti correnti è pari a 38.187 migliaia di euro e corrisponde all'importo che verrà restituito ai vettori tramite la tariffa nel corso del 2023. L'incremento netto complessivo pari a 58.206 migliaia di euro è relativo all'iscrizione dei balance emersi nell'esercizio 2022 e riferiti in particolare a: i) balance per rischio traffico di rotta e della seconda fascia di tariffazione del terminale per totali 56,3 milioni di euro da restituire ai vettori avendo rilevato a consuntivo delle unità di servizio superiori alle previsioni effettuate in sede di Piano di Performance; ii) il balance della terza zona di tariffazione determinato secondo la logica del *cost recovery* pari a 4,9 milioni di euro; iii) il balance *depreciation* e il balance per i progetti finanziati in ambito europeo oggetto di restituzione in base ai Regolamenti UE per complessivi in essere per 12,6 milioni di euro. Il debito per balance quota corrente si è ridotto per l'utilizzo tramite la tariffa della quota 2022.

21. Altre passività correnti e non correnti

Le altre passività correnti e non correnti registrano complessivamente un incremento di 14.600 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, a seguito delle variazioni rilevate nelle voci riportate nella seguente tabella:

	31.12.2022			31.12.2021			VARIAZIONI		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Acconti	70.337	0	70.337	38.271	0	38.271	32.066	0	32.066
Altri debiti	37.349	0	37.349	44.819	0	44.819	(7.470)	0	(7.470)
Risconti	9.687	157.609	167.296	8.174	169.118	177.292	1.513	(11.509)	(9.996)
Totale	117.373	157.609	274.982	91.264	169.118	260.382	26.109	(11.509)	14.600

(migliaia di euro)

La voce Acconti ammonta a complessivi 70.337 migliaia di euro e si riferisce per 65.126 migliaia di euro al debito verso l'Aeronautica Militare Italiana (AMI) per la quota degli incassi di competenza ricevuti nel 2022 per i servizi di rotta e di terminale e per 5.211 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 2022 si è proceduto a pagare l'Aeronautica Militare per la quota di competenza dei servizi di terminale per complessivi 16,7 milioni di euro e a compensare gli acconti AMI per i servizi di rotta rilevati al 31 dicembre 2021 con il credito vantato nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), da cui è emerso un importo a debito pari a 15,3 milioni di euro, pagato nel mese di dicembre, insieme alla quota di competenza ENAC relativa al 2021 per un importo pari a 2,4 milioni di euro.

Gli Altri debiti, che ammontano a 37.349 migliaia di euro registrano, rispetto all'esercizio precedente, un decremento netto di 7.470 migliaia di euro imputabile principalmente al pagamento del debito verso il MEF presente negli altri debiti dell'esercizio precedente per 16,2 milioni di euro effetto parzialmente compensato 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 63.246 migliaia di euro (71.907 migliaia di euro al 31 dicembre 2021); ii) i contributi in conto impianti a valere sugli investimenti per gli aeroporti militari, ai sensi di quanto previsto dalla Legge 102/2009, pari a 52.349 migliaia di euro (55.387 migliaia di euro al 31 dicembre 2021); iii) i contributi legati ai progetti di investimento finanziati con il programma CEF per un importo pari a 47.505 migliaia di euro (45.645 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) che ha registrato nell'esercizio un incremento per la rendicontazione dei progetti di investimento finanziati nell'ambito del programma CEF Call 2015.

22. Debiti tributari e previdenziali

I debiti tributari e previdenziali ammontano a complessivi 51.302 migliaia di euro e sono così formati:

	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Debiti tributari	28.610	17.309	11.301
Debiti verso istituti di previdenza	22.692	12.569	10.123
Totale	51.302	29.878	21.424

(migliaia di euro)

I Debiti tributari registrano un incremento di 11.301 migliaia di euro imputabile sia al maggior debito di imposta IRES e IRAP che ammonta a complessivi 15,9 milioni di euro rispetto ai 10,4 milioni di euro del 31 dicembre 2021 oltre alle maggiori ritenute IRPEF a seguito del pagamento del recupero inflattivo commisurato al periodo di *vacatio* contrattuale riconosciuto al personale dipendente nel mese di dicembre.

I Debiti verso istituti di previdenza ammontano a 22.692 migliaia di euro in incremento di 10.123 migliaia di euro, rispetto al dato del 31 dicembre 2021, dovuto oltre alla maggiore retribuzione erogata nel mese di dicembre come precedentemente rappresentato, anche dai contributi maturati sugli accantonamenti del costo del personale e sulle ferie maturate e non godute, per complessivi 7.482 migliaia di euro (4.861 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e per il debito verso l'INPS inerente ai contributi da isopensione riferito a tre dirigenti cessati a fine anno da pagare mediante F24 all'Istituto di previdenza sociale in un'unica soluzione.

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 880.156 migliaia di euro in incremento di 107.971 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, per la decisa ripresa delle attività del settore del trasporto aereo che, grazie alle coperture vaccinali e all'assenza di limitazioni alla circolazione tra gli Stati, ha permesso il ritorno alla normalità. Su tali ricavi, incidono positivamente anche i ricavi da mercato non regolamentato che registrano un incremento di 7.398 migliaia di euro rispetto al 2021. 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.

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Ricavi di rotta	648.162	324.025	324.137	100,0%
Ricavi di terminale	220.469	136.329	84.140	61,7%
Esenzioni di rotta e di terminale	12.501	10.990	1.511	13,7%
Ricavi da mercato non regolamentato	13.841	6.443	7.398	n.a.
Totale ricavi da attività operativa	894.973	477.787	417.186	87,3%
Balance	(14.817)	294.398	(309.215)	-105%
Totale ricavi da contratti con i clienti	880.156	772.185	107.971	14,0%

(migliaia di euro)

Ricavi di rotta

I Ricavi di rotta commerciali ammontano a 648.162 migliaia di euro e registrano un incremento di 324.137 migliaia di euro rispetto al dato del 2021 per effetto delle maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio che si attestano a +66,9% (+46,2% 2021 su 2020), incremento legato principalmente alla ripresa del traffico aereo gestito non più soggetto a limitazioni negli spostamenti. Una parte dei maggiori ricavi è associato a un incremento nella tariffa applicata nel 2022 pari a +20,33% (euro 75,42 nel 2022 vs euro 62,68 nel 2021) che si attesta a +16,67%, 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 del 22% per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio pari a +1,4% (+6,4% 2021 verso 2020) e l'incremento tariffario, oltre alla componente rettificativa per balance, i ricavi di rotta si attestano complessivamente a 645.015 migliaia di euro, in incremento di 84.108 migliaia di euro, come di seguito rappresentato:

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Ricavi di rotta	648.162	324.025	324.137	100,0%
Esenzioni di rotta	9.767	8.007	1.760	22,0%
<i>Subtotale ricavi</i>	<i>657.929</i>	<i>332.032</i>	<i>325.897</i>	<i>98,2%</i>
Balance dell'anno di rotta	(25.182)	213.413	(238.595)	n.a.
Attualizzazione balance dell'anno	330	(7.169)	7.499	n.a.
Variazione balance	3.254	(4.570)	7.824	n.a.
Utilizzo balance di rotta n-2	8.684	27.201	(18.517)	-68,1%
<i>Subtotale balance</i>	<i>(12.914)</i>	<i>228.875</i>	<i>(241.789)</i>	<i>n.a.</i>
Totale ricavi di rotta con balance	645.015	560.907	84.108	15,0%

(migliaia di euro)

Il balance dell'anno di rotta incide per negativi 25.182 migliaia di euro ed è riferito a diverse casistiche di balance determinate in conformità al Regolamento UE 2019/317 ritornato applicabile dopo il biennio 2020-2021, in cui erano state applicate misure eccezionali per tener conto degli effetti che la pandemia da COVID-19 ha avuto sul settore del trasporto aereo. Tra i balance iscritti nell'esercizio si evidenzia il balance per rischio traffico per 49.980 migliaia di euro, in restituzione ai vettori avendo conseguito a fine 2022 delle unità di servizio maggiori del 12,40% rispetto al dato pianificato nel Piano di Performance e il balance *depreciation* e finanziamenti UE in restituzione per 10.919 migliaia di euro. Tali effetti negativi sono stati in parte mitigati dall'iscrizione del balance inflazione per 29.953 migliaia di euro generato dall'incremento inflattivo emerso a fine 2022 in conformità del dato pubblicato da Eurostat (+8,7%) rispetto al dato previsionale riportato nel Piano di Performance (1,8%) e dal balance per il bonus *capacity* avendo raggiunto l'obiettivo di piano legato alla *capacity* che definiva un target di 0,11 minuti di ritardo per volo assistito e che si è invece attestato a 0,07 minuti di ritardo per volo assistito.

La variazione del balance 2022 rispetto al dato emerso nel 2021 è dovuta alla diversa determinazione di calcolo del balance previsto dalla Commissione Europea per il biennio 2020-2021 e disciplinato nell'ambito del Regolamento UE 2020/1627 con la rilevazione di un balance legato alla perdita dei ricavi del biennio, che per il 2021 ammontava a complessivi 242,5 milioni di euro.

I balance iscritti nell'esercizio sono stati attualizzati in un arco temporale coerente con i Regolamenti UE ossia nei due anni successivi alla rilevazione, rispetto a quanto emerso nel biennio 2020-2021, periodo in cui i balance iscritti per la perdita di ricavi sono recuperabili in un arco temporale di cinque anni a decorrere dal 2023.

La variazione balance è relativa al conguaglio dei costi Eurocontrol che determina un valore positivo di 3,2 milioni di euro mentre l'utilizzo a conto economico dei balance di rotta n-2 riguarda i balance iscritti negli anni precedenti e riportati nella tariffa 2022.

Ricavi di terminale

I Ricavi di terminale commerciali ammontano a 220.469 migliaia di euro in incremento del 61,7%, rispetto all'esercizio precedente, sia per le maggiori unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attesta a +63,5% (+37,2% 2020 su 2019), che per effetto dell'incremento tariffario applicato 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 2021, espresso in unità di servizio, pari al +100,1% (+8,1% 2021 su 2020) recuperando i valori più contenuti emersi nell'esercizio precedente che era stato maggiormente influenzato dall'operatività della nuova compagnia ITA Airways, subentrata ad Alitalia. La tariffa applicata nel 2022 ha registrato un incremento del 10,98% attestandosi a euro 182,61 rispetto a euro 164,55 del 2021.

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 +61,5% rispetto al 2021 (+33,7% 2021 su 2020), con un andamento particolarmente positivo del traffico aereo internazionale. La tariffa applicata nel 2022 è stata pari a euro 214,89 in incremento del 33,59%, rispetto alla tariffa applicata nel 2021, che si attestava a euro 160,86.

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 +54,5% rispetto al 2021 (+49,0% 2021 su 2020) con il traffico internazionale in crescita dell'83,8%. La tariffa del 2022 si attesta a euro 334,24 in riduzione del 15,46% rispetto alla tariffa applicata nel 2021 che ammontava a euro 395,35.

Considerando i ricavi di terminale congiuntamente ai ricavi per voli esenti e la componente rettificativa per balance, i ricavi di terminale si attestano complessivamente a 221.300 migliaia di euro, in crescita di 16.465 migliaia di euro, rispetto al 2021, come di seguito rappresentato:

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Ricavi di terminale	220.469	136.329	84.140	61,7%
Esenzioni di terminale	2.734	2.983	(249)	-8,3%
<i>Subtotale</i>	<i>223.203</i>	<i>139.312</i>	<i>83.891</i>	<i>60,2%</i>
Balance dell'anno di terminale	(4.984)	57.497	(62.481)	n.a.
Attualizzazione balance dell'anno	(922)	(2.077)	1.155	-55,6%
Variazione balance	0	(448)	448	-100,0%
Utilizzo balance di terminale n-2	4.003	10.551	(6.548)	-62,1%
<i>Subtotale</i>	<i>(1.903)</i>	<i>65.523</i>	<i>(67.426)</i>	<i>n.a.</i>
Totale ricavi di terminale con balance	221.300	204.835	16.465	8,0%

(migliaia di euro)

Il balance dell'anno di terminale incide negativamente per 4.984 migliaia di euro e segue le stesse regole di determinazione previste per la tariffa di rotta relativamente alla prima e seconda fascia di tariffazione ritornando all'applicazione del meccanismo previsto dal Regolamento UE 2019/317, mentre la terza fascia di tariffazione viene rilevata secondo la regola del *cost recovery*. Nella determinazione dei balance dell'esercizio incide il balance per rischio traffico in restituzione ai vettori della seconda zona di tariffazione, avendo realizzato a consuntivo unità di servizio maggiori rispetto a quanto pianificato nel Piano di Performance (+14,53%) per complessivi 6.370 migliaia di euro, il balance negativo della terza fascia di tariffazione per 4.964 migliaia di euro, il balance *depreciation* negativo per 1.676 migliaia di euro, effetto in parte mitigato dall'iscrizione del balance rischio traffico positivo della prima zona di tariffazione per aver realizzato unità di servizio in misura inferiore rispetto al Piano di Performance (-9,81%) e dal balance inflazione per positivi 4.767 migliaia di euro. I suddetti balance sono stati attualizzati sulla base dei tempi di recupero degli stessi, determinati in due anni dall'iscrizione; tale attualizzazione contiene l'aggiustamento dei balance iscritti nel biennio 2020-2021 per la

terza fascia di tariffazione, il cui recupero è stato previsto in sette anni rispetto agli iniziali cinque. L'utilizzo del balance di terminale, iscritto negli esercizi precedenti ed inserito in tariffa 2022, si attesta a 4.003 migliaia di euro.

I Ricavi da mercato non regolamentato ammontano a 13.841 migliaia di euro e registrano un incremento di 7.398 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i ricavi legati alle attività di supporto svolte in favore della Qatar Civil Aviation Authority per la gestione del traffico aereo connesso alla FIFA World Cup 2022. Inoltre, contribuiscono al buon risultato le attività di controllo degli impianti di radioassistenza installati presso gli aeroporti in Grecia, Uganda e Qatar, 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, il progresso delle attività nell'ambito del progetto *Coflight Cloud Services*, in cooperazione con il *service provider* francese (DSNA), per lo sviluppo dei servizi basati sul prodotto *Coflight* in favore del *service provider* svizzero Skyguide.

Si riporta di seguito l'evidenza della disaggregazione dei ricavi da mercato non regolamentato per tipo di attività.

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Ricavi da mercato non regolamentato				
Radiomisure	1.464	1.278	186	14,6%
Consulenza aeronautica	8.153	1.795	6.358	n.a.
Servizi tecnici e di ingegneria	1.540	1.323	217	16,4%
Formazione	183	142	41	n.a.
Altri ricavi	2.501	1.905	596	31,3%
Totale ricavi da mercato non regolamentato	13.841	6.443	7.398	n.a.

(migliaia di euro)

24. Altri ricavi operativi

Gli altri ricavi operativi si attestano a 54.168 migliaia di euro in incremento dell'1,2%, rispetto all'esercizio precedente, e sono così composti:

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Contributi in conto impianti	8.458	8.526	(68)	-0,8%
Contributi in conto esercizio	33.797	30.997	2.800	9,0%
Finanziamenti europei	2.313	4.476	(2.163)	-48,3%
Altri ricavi e proventi	9.600	9.541	59	0,6%
Totale altri ricavi operativi	54.168	53.540	628	1,2%

(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 risultano sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio 2021.

I contributi in conto esercizio pari a complessivi 33.797 migliaia di euro si incrementano principalmente per l'iscrizione del contributo derivante dal credito di imposta per energia elettrica e gas riconosciuti dai Decreti "Aiuti *bis*", "Aiuti *ter*" e "Aiuti *quater*" e iscritti in presenza delle condizioni disciplinate dai suddetti decreti per un importo complessivo pari a 3.220 migliaia di euro. Per 30 milioni di euro dal contributo riconosciuto a ENAV, ai sensi dell'art. 11-*septies* della Legge 248/2005, per compensare i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa.

I finanziamenti europei registrano un decremento di 2.163 migliaia di euro per la minore quota rendicontata nell'ambito dei progetti finanziati *Connecting European Facility* (CEF).

Gli altri ricavi e proventi non registrano variazioni rispetto al dato del 2021 e accolgono principalmente i ricavi derivanti dalle attività svolte dal personale ENAV verso le società controllate come disciplinato dai contratti di servizio *intercompany* in essere.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della voce Ricavi per gli esercizi 2022 e 2021 suddivisi per area geografica:

Ricavi	2022	% sui ricavi	2021	% sui ricavi
Italia	924.718	99,0%	822.618	99,7%
UE	2.141	0,2%	2.008	0,2%
Extra UE	7.465	0,8%	1.099	0,1%
Totale ricavi	934.324		825.725	

(migliaia di euro)

25. Costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi e altri costi operativi

I costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi e altri costi operativi ammontano complessivamente a 205.375 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 16.602 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, a seguito di un aumento registrato su varie categorie di costi come di seguito rappresentato.

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Costi per acquisto di beni	3.401	3.650	(249)	-6,8%
Costi per servizi:				
Costi per manutenzioni	91.179	88.159	3.020	3,4%
Costi per contribuzioni Eurocontrol	36.471	36.593	(122)	-0,3%
Costi per utenze e telecomunicazioni	37.351	27.378	9.973	36,4%
Costi per assicurazioni	2.802	2.784	18	0,6%
Pulizia e vigilanza	5.101	4.586	515	11,2%
Altri costi riguardanti il personale	8.166	6.444	1.722	26,7%
Prestazioni professionali	7.448	4.976	2.472	49,7%
Altri costi per servizi	9.790	10.332	(542)	-5,2%
Totale costi per servizi	198.308	181.252	17.056	9,4%
Costi per godimento beni di terzi	901	937	(36)	-3,8%
Altri costi operativi	2.765	2.934	(169)	-5,8%
Totale costi	205.375	188.773	16.602	8,8%

(migliaia di euro)

I Costi per acquisto di beni accolgono sia i costi sostenuti per l'acquisto di parti di ricambio relativi ad impianti e apparati utilizzati per il controllo del traffico aereo e la relativa variazione delle rimanenze che registrano nel 2022 una riduzione per minori acquisti di apparati e impieghi di parti di ricambio.

I Costi per servizi registrano complessivamente un incremento netto di 17.056 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, riferito in particolar modo ai seguenti eventi: i) incremento dei costi per utenze principalmente connesso al maggior costo dell'energia a valere su tutto il territorio nazionale; ii) incremento dei costi per le trasferte del personale dipendente che rispetto all'esercizio precedente ha incrementato gli spostamenti e contiene anche le trasferte del personale per la commessa in Qatar; iii) aumento delle prestazioni professionali per le attività di assistenza riferita alle varie attività di ENAV compresi i supporti in ambito informatico.

26. Costo del personale

Il costo del personale ammonta a 474.688 migliaia di euro e rileva un incremento dell'8,6%, 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 la formalizzazione degli accordi con le Organizzazioni Sindacali per il rinnovo della parte economica del Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro che ha previsto il riconoscimento dell'inflazione per il periodo di *vacatio* contrattuale 2020-2022.

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Salari e stipendi, di cui:				
retribuzione fissa	265.238	247.174	18.064	7,3%
retribuzione variabile	73.644	53.087	20.557	38,7%
Totale salari e stipendi	338.882	300.261	38.621	12,9%
Oneri sociali	109.441	98.433	11.008	11,2%
Trattamento di fine rapporto	20.443	19.838	605	3,0%
Altri costi	5.922	18.582	(12.660)	-68,1%
Totale costo del personale	474.688	437.114	37.574	8,6%

(migliaia di euro)

La retribuzione fissa si attesta a 265.238 migliaia di euro, in incremento del 7,3% rispetto al dato emerso nel 2021, a seguito del rinnovo della parte economica del CCNL scaduta il 31 dicembre 2019 che ha ridefinito i nuovi minimi contrattuali a decorrere dal 1° gennaio 2023 e riconosciuto un importo *una tantum* a copertura del recupero inflattivo per il periodo di *vacatio* contrattuale per un importo complessivo pari a 15 milioni di euro. Una parte dell'incremento della retribuzione fissa è legata agli avanzamenti contrattuali e ad un aumento dell'organico che si attesta a fine esercizio a 3.306 unità maggiore di 11 unità rispetto al 2021 e un organico medio di 3.372 unità in leggera riduzione di 3 unità rispetto all'esercizio precedente.

La retribuzione variabile registra un incremento di 20.557 migliaia di euro principalmente attribuibile alla ripresa delle attività nel settore del trasporto aereo, che si riflette in un maggiore straordinario operativo del personale CTA (Controllore del Traffico Aereo), nell'incremento nel premio di risultato determinato sulla base delle unità di servizio gestite, e nella *summer season* che ha riconosciuto ulteriori importi legati alla concentrazione delle attività nel periodo estivo e alla minore fruizione delle ferie maturate e non godute.

Gli altri costi del personale si riducono di 12.660 migliaia di euro, rispetto all'esercizio 2021 che conteneva l'effetto della misura di accompagnamento alla pensione disciplinata dall'art. 4 commi 1-7 *ter* della Legge 92/2012 denominata "Isopensione".

Nelle tabelle seguenti viene riportato l'organico aziendale suddiviso per categoria e per profilo professionale:

	2022	2021	VARIAZIONE
Dirigenti	46	45	1
Quadri	349	351	(2)
Impiegati	2.911	2.899	12
Consistenza finale	3.306	3.295	11
Consistenza media	3.372	3.375	(3)

	2022	2021	VARIAZIONE
Management e Coordinamento	395	396	(1)
Controllori traffico aereo	1.702	1.693	9
Esperti assistenza al volo	385	387	(2)
Operatori servizio meteo	28	27	1
Operatori radiomisure	20	20	0
Amministrativi	477	476	1
Tecnici	224	209	15
Personale informatico	75	87	(12)
Consistenza finale	3.306	3.295	11

27. Costi per lavori interni capitalizzati

I costi per lavori interni capitalizzati ammontano a 9.321 migliaia di euro, in incremento del 5,3% rispetto all'esercizio precedente, e si riferiscono interamente alla capitalizzazione dei costi del personale dipendente per l'attività svolta sui progetti di investimento in corso di esecuzione.

28. Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari presentano complessivamente un saldo negativo pari a 165 migliaia di euro (positivi 4.843 migliaia di euro nel 2021) rappresentato da proventi finanziari per 9.728 migliaia di euro, oneri finanziari per 9.936 migliaia di euro e utili netti su cambi per 43 migliaia di euro.

I proventi finanziari sono così composti:

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Proventi da partecipazione	667	796	(129)	-16,2%
Proventi finanziari da attualizzazione balance e crediti	7.987	5.010	2.977	59,4%
Interessi attivi su crediti finanziari verso controllate	253	208	45	21,6%
Altri interessi attivi	821	5.164	(4.343)	-84,1%
Totale proventi finanziari	9.728	11.178	(1.450)	-13,0%

(migliaia di euro)

I proventi finanziari mostrano un decremento netto di 1.450 migliaia di euro come risultato tra maggiori proventi finanziari da attualizzazione dei balance e riduzione degli interessi attivi che nel 2021 contenevano i proventi finanziari per 4 milioni di euro rilevati sul credito tributario oggetto di cessione *pro soluto*.

Gli oneri finanziari si attestano a 9.936 migliaia di euro in incremento netto di 3.269 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, riguardante gli interessi passivi sui finanziamenti bancari legati a un maggior indebitamento e al rialzo dei tassi di interesse, in parte compensato dalla riduzione degli interessi sul prestito obbligazionario per il rimborso dello stesso avvenuto nel mese di agosto.

Il dettaglio degli oneri finanziari è riportato nella seguente tabella.

	2022	2021	VARIAZIONI	%
Interessi passivi su finanziamenti bancari	7.102	2.825	4.277	151,4%
Interessi passivi sul prestito obbligazionario	2.056	3.474	(1.418)	-40,8%
Interessi passivi su benefici ai dipendenti	677	232	445	191,8%
Interessi passivi su passività per lease	25	30	(5)	-16,7%
Altri interessi passivi	76	106	(30)	-28,3%
Totale oneri finanziari	9.936	6.667	3.269	49,0%

(migliaia di euro)

29. Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito ammontano complessivamente a 40.749 migliaia di euro e presentano un incremento di 18.834 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:

	2022	2021	VARIAZIONI	%
IRES	33.389	20.201	13.188	65,3%
IRAP	6.356	2.943	3.413	n.a.
Totale imposte correnti	39.745	23.144	16.601	71,7%
Imposte anticipate	777	(1.370)	2.147	n.a.
Imposte differite	227	141	86	n.a.
Totale imposte correnti, anticipate e differite	40.749	21.915	18.834	85,9%

(migliaia di euro)

Per i dettagli sulla rilevazione delle imposte anticipate e differite si rinvia a quanto riportato nella nota n. 9. Il *tax rate* per l'imposta IRES dell'esercizio 2022 è risultato pari a 25,1% maggiore rispetto all'imposta teorica del 24%.

	2022		2021	
	IRES	Incidenza %	IRES	Incidenza %
Utile ante imposte	133.150		83.503	
Imposta teorica	31.956	24,0%	20.041	24,0%
Effetto delle variazioni in aumento/ (dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria				
Costi non deducibili	55	0,0%	31	0,0%
Altre	(541)	-0,4%	(117)	-0,1%
Differenze temporanee per fondi tassati	1.920	1,4%	246	0,3%
IRES Effettiva	33.389	25,1%	20.201	24,2%

(migliaia di euro)

Il tax rate per l'imposta IRAP dell'esercizio 2022 è risultato pari a 4,77% in linea rispetto all'imposta teorica del 4,78%.

	2022		2021	
	IRAP	Incidenza %	IRAP	Incidenza %
Utile ante imposte	133.150		83.503	
Imposta teorica	6.365	4,78%	3.991	4,78%
<i>Effetto delle variazioni in aumento/ (dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria</i>				
Altre	(16)	0,0%	(817)	-1,0%
Oneri e proventi finanziari	8	0,0%	(231)	-0,3%
IRAP Effettiva	6.356	4,77%	2.943	3,5%

(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 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 di ENAV con entità correlate, inclusi quelli relativi agli Amministratori, ai Sindaci e ai Dirigenti con Responsabilità Strategiche rispettivamente per gli esercizi 2022 e 2021.

SALDO AL 31.12.2022									
Denominazione	Crediti commerciali e altre attività correnti non	Attività Finanziarie correnti e non correnti	Disponibilità 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	26.897	0	0	387	99.562	5.465	72.662	33	0
IDS AirNav S.r.l.	4.322	6.558	0	0	3.170	2.708	3.071	0	163
ENAV Asia Pacific Sdn Bhd	123	0	0	0	0	241	0	0	0
ENAV North Atlantic LLC	0	3.756	0	0	0	0	0	0	90
D-Flight S.p.A.	1.418	0	0	0	301	532	200	0	0
Correlate esterne									
MEF	12.506	0	0	0	56.151	12.501	0	0	0
MIT	50.252	0	0	0	0	33.070	0	0	0
Gruppo Enel	0	0	0	0	840	0	1.167	0	0
Gruppo Leonardo	195	0	0	0	5.296	156	507	0	0
Gruppo CDP	62	0	0	0	94	62	291	0	0
Altre correlate esterne	0	0	0	0	9	40	135	24	0
Saldo di Bilancio	381.931	10.482	246.692	598.200	347.633	934.323	204.473	901	9.728
inc. % parti correlate	25,1%	98,4%	0,0%	0,1%	47,6%	5,9%	38,2%	6,3%	2,6%

(migliaia di euro)

SALDO AL 31.12.2021									
Denominazione	Crediti commerciali e altre attività correnti non	Attività Finanziarie correnti e non correnti	Disponibilità 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
Consorzio Sicta in liquidazione	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Correlate esterne									
MEF	10.993	0	0	0	42.518	10.991	0	0	0
MIT	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
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%	0,0%	0,1%	52,4%	6,6%	43,7%	5,9%	1,9%

(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 dei Trasporti (MIT) 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. 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;
- i rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 248/2005 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 (DRS) 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:

	2022	2021
Competenze con pagamento a breve/medio termine	2.186	2.175
Altri benefici a lungo termine	0	0
Pagamenti basati su azioni	1.057	962
Totale	3.243	3.137

(migliaia di euro)

Relativamente ai compensi del Collegio Sindacale riferiti all'esercizio 2022, si segnala che gli stessi ammontano a 95 migliaia di euro in linea con quanto rilevato nell'esercizio precedente, in conformità alla delibera assembleare del 3 giugno 2022 che ha nominato i componenti del Collegio Sindacale per il triennio 2022-2024.

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, sulla scelta dei soggetti gestori e sull'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 e 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 del 16 febbraio 2022, ed è stato 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 e con delibera del Consiglio di Amministrazione del 18 ottobre 2022 è stato dato avvio al terzo ciclo di *vesting* 2022-2024 e aggiornato il relativo Regolamento.

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 terzo ciclo di *vesting* riferito agli anni 2019-2021 è stato oggetto di assegnazione ai beneficiari del piano nel mese di luglio 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 cumulado*, nel *Total Shareholder Return (TSR)* e nel *Free Cash Flow cumulado* 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 terzo periodo di *vesting* prevede il mantenimento del rating ESG *solicited* con effetti diversi basati sul differenziale del punteggio rispetto alla *baseline*. 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 (cd. periodo di *vesting*) che intercorre tra l'attribuzione e 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 aggiornata 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 2022, il *fair value* complessivo del primo, secondo e terzo ciclo di incentivazione azionaria è stato pari a 1,1 milioni di euro e tiene conto del conguaglio riferito al terzo ciclo di *vesting* (2019-2021) riferito al primo Piano di Performance 2017-2019 oggetto di consuntivazione e assegnazione nel 2022. Si riportano di seguito i dettagli per ogni singolo ciclo di *vesting*.

Terzo ciclo di vesting 2019-2021

Il terzo ciclo di *vesting* si è concluso con l'approvazione della Relazione Finanziaria Annuale 2021 e in conformità al Regolamento si è proceduto all'attribuzione di n. 148.304 azioni ai beneficiari del piano sulla base della consuntivazione dei dati stessi per un controvalore pari a 0,7 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 e un *fair value* complessivo di 0,8 milioni di euro. Il costo rilevato per l'esercizio 2022 è stato di 0,3 milioni di euro e la riserva di patrimonio netto ammonta complessivamente a 0,8 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 305.522 e un *fair value* complessivo di 1 milione di euro. Il costo rilevato per l'esercizio 2022 è stato di 0,3 milioni di euro e la riserva di patrimonio netto ammonta complessivamente a 0,7 milioni di euro.

Terzo ciclo di vesting 2022-2024

Il terzo ciclo di *vesting* del periodo 2022-2024 ha previsto 12 beneficiari e ipotizzato il raggiungimento dell'obiettivo target con un numero di azioni pari a 341.783 e un *fair value* complessivo di 1 milione di euro. Il costo rilevato per l'esercizio 2022 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 quattro già esercitati, con la finalità di coprire l'esposizione a una variazione sfavorevole del tasso di cambio Euro/Usd derivante dal contratto di *Data Services Agreement* siglato con Aireon 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 1,4 milioni di dollari.

Il *fair value* al 31 dicembre 2022 degli strumenti derivati è pari a positivi 169 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 e 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 e il relativo valore equo, come da comunicazione della Banca, alla data del 31 dicembre 2022:

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)	02/04/19	13/01/23	1.392	1,2340	1.128	171,9
Totale				1.392		1.128	171,9

Di seguito i dati di *fair value* al 31 dicembre 2022, adeguati al fine di tenere in considerazione il *Credit Value Adjustment*:

Controparte	Tipo operazione	Nozionale (migliaia di UWS)	Controvalore termine (euro/migliaia)	MtM	Credit Value Adjustment (DVA)	MtM CVA (migliaia di euro)
BNL BNP Paribas	Buy USD (Fwd)	1.392	1.128	169,1	(0,3)	168,8
Totale		1.392	1.128	169,1	(0,3)	168,8

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, quale la *maturity analysis* che mostra un valore a un mese di 168,8 migliaia di euro e la seguente *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)	169	20	(71)

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	8.554	0	8.554
Attività per imposte anticipate	0	15.440	0	15.440
Crediti tributari non correnti	0	50	0	50
Crediti commerciali non correnti	0	583.057	23.718	606.775
Altri crediti non correnti	0	6.029	0	6.029
Totale	0	613.130	23.718	636.848
Passività finanziarie	432.405	77.016	88.776	598.197
Passività per imposte differite	0	3.345	0	3.345
Altre passività non correnti	0	30.867	126.743	157.610
Debiti commerciali non correnti	0	73.695	0	73.695
Totale	432.405	184.923	215.519	832.847

(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 2023.

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 5.667 migliaia di euro (2.343 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e registrano un incremento di 3.324 migliaia di euro derivante principalmente dalla fidejussione rilasciata a favore della Qatar Civil Aviation Authority (2.932 migliaia di euro) a valere sul contratto di *Air Traffic Control Services Provision Support*, dalla fidejussione rilasciata a favore della Lybian Civil Aviation Authority e alla fidejussione rilasciata a favore della Croatia Control Ltd per il contratto di radioassistenza.

35. Obblighi di trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche

La Legge 4 agosto 2017 n. 124 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza) ha introdotto all'art. 1, commi 125 e 126, alcune misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche. Le disposizioni, da ultimo modificate con Decreto-Legge del 30 aprile 2019, n. 34, prevedono, tra l'altro, l'obbligo di pubblicare nelle note integrative del Bilancio di Esercizio e del Bilancio Consolidato, ove presente, gli importi e le informazioni relativi a sovvenzioni, contributi o aiuti, in denaro o in natura, ricevute dalle pubbliche amministrazioni e le erogazioni effettuate.

In coerenza con le circolari di Assonime n. 5 del 22 febbraio 2019 e n. 32 del 23 dicembre 2019, il criterio seguito nell'informativa di seguito riportata ha riguardato le erogazioni di importo superiore a 10 migliaia di euro, effettuate dal medesimo soggetto erogante nel corso del 2022, anche tramite una pluralità di transazioni economiche e secondo il criterio della *cassa*.

Di seguito le informazioni relativamente alle erogazioni pubbliche incassate nell'esercizio 2022 da ENAV:

Soggetto erogante	Data Incasso	Importo	Causale
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	14/12/22	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 dei Trasporti	11/01/22	861	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	22/02/22	7.990	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Totale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		38.851	
Totale complessivo		38.851	

(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 e 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 e 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 e oggetto di specifico aggiornamento nel corso dell'esercizio 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 imprevisi, 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 rischiosità 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.

Al 31 dicembre 2022 ENAV ha disponibilità liquide per 246,7 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.

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 e 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 e infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo.

L'esposizione finanziaria lorda di ENAV, alla data del 31 dicembre 2022, è pari a 593,8 milioni di euro ed è rappresentata dall'indebitamento nei confronti del sistema bancario per finanziamenti a medio e lungo termine di cui 428,7 milioni di euro esigibili entro i dodici mesi.

Nella tabella seguente viene riportata la scadenza dei finanziamenti bancari a medio e lungo termine esposti al valore nominale, senza considerare gli effetti del costo ammortizzato:

Finanziatore	Tipologia	Debito residuo al 31.12.2022	<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	62.922	8.587	8.718	26.957	18.660
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 15 anni	53.333	5.333	5.333	16.000	26.667
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 16 anni	67.586	4.828	4.828	14.483	43.447
Intesa Sanpaolo ESG	M termine 3 anni	33.333	33.333	0	0	0
Mediobanca ESG	M termine 3 anni	16.667	16.667	0	0	0
BNL BNP Paribas	M termine 2 anni	90.000	90.000	0	0	0
UniCredit	M termine 2 anni	45.000	45.000	0	0	0
Mediobanca	M termine 2 anni	45.000	45.000	0	0	0
Pool di banche	M termine 1 anno	180.000	180.000	0	0	0
Totale		593.841	428.748	18.879	57.440	88.774

(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* e 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 2021, 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;

- i due contratti di finanziamento tra ENAV e le banche Intesa Sanpaolo e Mediobanca, rispettivamente di 100 e 50 milioni di euro, sottoscritti a 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 di ENAV;
- i tre contratti di finanziamento tra ENAV e le banche BNL BNP Paribas, Mediobanca e UniCredit, rispettivamente di 90, 45 e 45 milioni di euro, sottoscritti a luglio 2021, della durata di due anni, prevedono un rimborso a scadenza e 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*;
- il contratto di finanziamento in *pool* tra ENAV e le banche BNL Bnp Paribas, Intesa Sanpaolo e UniCredit, sottoscritto a luglio 2022 per un importo complessivo di 180 milioni di euro, della durata di un anno con possibilità di estensione di ulteriori 6 mesi e rimborso integrale a scadenza, prevede un tasso variabile indicizzato al tasso Euribor 3 mesi. Tale contratto di finanziamento non richiede il rispetto di *covenant* finanziari, ma include, 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 2022, 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 2022 l'indebitamento finanziario lordo è espresso per circa il 31% a tassi fissi e per il restante a tassi variabili. Per i finanziamenti a tasso variabile, come noto, il contesto macroeconomico di riferimento ha fatto registrare un rialzo generalizzato dei tassi di mercato con un impatto a livello di oneri finanziari soprattutto nel secondo semestre 2022. In tal senso, nonostante il *tenor* ridotto dei finanziamenti in essere sussiste il

rischio 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 2022, il costo medio dell'indebitamento bancario è stato pari a circa l'1,47% (1,06% nell'esercizio precedente).

Allo stato attuale ENAV non detiene strumenti finanziari valutati in bilancio al *fair value* e 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 10,35% 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. 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 residua 1 per un nozionale complessivo pari a 1,4 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 legati al Climate Change

Tutti gli eventuali impatti diretti per ENAV legati agli effetti del *climate change* si traducono nel lungo termine in potenziali interruzioni/degradi nella fornitura dei servizi per danni alle infrastrutture o agli asset tecnologici e riduzione del flusso di traffico anche a causa della riduzione della capacità aeroportuale e, quindi, in potenziali mancati ricavi e/o aumenti dei costi operativi.

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 di Eurocontrol "*Climate change risks for European aviation*" 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 e comportando quindi un impatto diretto sulla capacità aeroportuale. Inoltre, le infrastrutture aeroportuali, così come anche le apparecchiature elettroniche, possono essere esposte al rischio di inondazioni; 2) temperatura, il cui innalzamento può causare impatti sulle infrastrutture, con conseguente aggravio dei relativi costi energetici; 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 possono comportare impatti sulla sicurezza della condotta del volo. Ciò potrebbe comportare la necessità di modificare le procedure di volo e riprogettare lo spazio aereo; 5) eventi estremi quali temporali e uragani che potrebbero avere impatti sul ritardo dei voli.

Nel 2022 ENAV ha istituito un apposito Gruppo di Lavoro per valutare dettagliatamente gli effetti del cambiamento climatico nell'erogazione dei propri servizi sul territorio nazionale e in particolare negli aeroporti. Il Gruppo di Lavoro è stato supportato da esperti del settore al fine di valutare gli impatti del *climate change* su due distinti orizzonti temporali: medio termine (2030) e lungo termine (2050).

Dallo studio, in via di finalizzazione, sta emergendo che: (i) per le precipitazioni estreme è prevista nel lungo termine una progressiva intensificazione del fenomeno che dovrebbe interessare un numero crescente di aeroporti nel tempo; (ii) per la temperatura si prevede un aumento di 1-1,5°C nel medio periodo e di 2-2,5°C nel lungo periodo; (iii) per l'innalzamento del livello dei mari, si mantiene pressoché invariato il rischio di alluvione delle infrastrutture situate in zone costiere; (iv) per il vento non sembrano sussistere criticità essendo le previsioni degli scenari orientati verso una diminuzione dell'intensità media dello stesso.

Gli esiti delle analisi condotte porranno le basi per il monitoraggio nel tempo dei fenomeni oggetto di studio, prevedendo un aggiornamento ogni due-tre anni degli scenari climatici con l'obiettivo di elaborare nuovi dati necessari per aggiornare la quantificazione degli impatti operativi e finanziari dei rischi climatici.

Nel 2030 non si individuano criticità in termini di ampliamenti territoriali di tali fenomeni rispetto allo scenario attuale.

Nel lungo periodo, la capacità di ENAV di garantire il perseguimento dei propri obiettivi di business, *in primis* garantendo la continuità della fornitura dei propri servizi, è sicuramente 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.

Sulla base di quanto sopra evidenziato, ENAV ha considerato gli effetti derivanti dal cambiamento climatico nel proprio piano industriale e non si prevedono impatti significativi economici e sui flussi di cassa attesi.

Conflitto Russia-Ucraina

L'azione offensiva avviata dal Governo russo nei confronti della nazione ucraina ha creato dei 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, ENAV si è subito attivata 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 corso del 2022, ENAV ha interamente svalutato le posizioni aperte con clienti appartenenti alla Federazione Russa e non presenta ulteriori rapporti in essere con le nazioni rientranti nel perimetro del conflitto. Il proseguimento del conflitto tra Russia e Ucraina sta generando, nel contesto mondiale, impatti

sugli approvvigionamenti delle materie prime e notevoli incrementi dei prezzi dell'energia e la pressione inflattiva ha iniziato a manifestare i primi segnali significativi sull'aumento dei prezzi delle varie nature di costo. Nel 2022, ENAV ha registrato un importante incremento dei costi associati all'approvvigionamento energetico; tuttavia, in ragione del modello di business della Società e della regolamentazione comunitaria a cui è soggetta che, in particolare, permette il recupero della variazione dell'inflazione rispetto al dato previsionale tramite il meccanismo del balance, non si ravvisano significativi rischi in termini di effetti inflattivi. Inoltre, con riferimento ai possibili effetti dello *shortage* di componenti elettronici, allo stato attuale non si registrano criticità nella catena di fornitura con impatti negativi in termini di *business continuity*. Inoltre, ENAV detiene un'adeguata giacenza dei materiali necessari per i sistemi operativi a supporto del proprio business, tali da contenere eventuali ritardi nella catena di fornitura. ENAV continua a monitorare gli impatti sul proprio business e ad adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a garantire il pieno rispetto del regime sanzionatorio adottato dagli Stati dell'Unione Europea e a identificare puntualmente possibili conseguenze sul proprio business attuale e prospettico in considerazione del protrarsi di uno scenario critico e in continua evoluzione. Con riferimento a quanto illustrato, ENAV non presenta impatti significativi sui principali indicatori alternativi di performance e non si prevedono impatti sui flussi di cassa attesi come rappresentato nel Piano Industriale approvato.

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 2022.

Contenzioso civile e amministrativo

Il contenzioso civile e 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 alcuni dei quali sono stati oggetto di svalutazione; ii) alle controversie riferibili alla resistenza a pretese giudiziali di fornitori o appaltatori e società cessionarie di crediti 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 a procedure di gara.

Procedimenti penali

Risulta definito in secondo grado il procedimento penale instaurato a seguito della denuncia-querela sporta da ENAV in relazione a illecita sottrazione di beni e materiali 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 del 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. Il giudizio, a seguito dell'interposto gravame avverso la sentenza del Tribunale, pende attualmente in fase di appello. In esito ad ordine di esibizione documentale del giudice ordinario in data 24 novembre 2016, la Società ha prodotto documentazione inerente a 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 a 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

Tra gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio si segnala che il management aziendale, a valle della delibera del Consiglio di Amministrazione del 20 febbraio 2023, ha finalizzato il 14 marzo 2023 un'operazione di *refinancing* di quota parte del debito in scadenza nel breve termine. In particolare, la soluzione finanziaria individuata da ENAV ha riguardato la sottoscrizione di un nuovo *Term Loan* di 360 milioni di euro con un *pool* di banche (Intesa Sanpaolo, UniCredit e BNL BNP Paribas) con un *tenor* di 3 anni da rimborsare integralmente a scadenza. Gli introiti di tale operazione di *refinancing* verranno destinati, coerentemente con la strategia finanziaria di ENAV, all'integrale rimborso (i) del *Term Loan* di 180 milioni di euro sottoscritto a luglio 2022 con scadenza a luglio 2023 e (ii) del *Term Loan* di 180 milioni di euro sottoscritto nel 2021 con scadenza luglio 2023. Tale soluzione di *funding*, nel confermare ulteriormente il riconosciuto e apprezzato *standing* creditizio di ENAV, consente di consolidarne la struttura finanziaria nel medio periodo. Nell'ambito della stessa operazione sono state inoltre rinnovate, con gli stessi istituti bancari, le linee di credito *committed* per complessivi 150 milioni di euro che andranno a sostituire quelle in scadenza a maggio 2023.

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 2022 di ENAV S.p.A. che chiude con un utile di esercizio di € 92.400.895,23;
- destinare l'utile di esercizio per il 5% pari a € 4.620.044,76 a riserva legale, come indicato dall'art. 2430 comma 1 del Codice Civile, per € 87.768.168,68 a titolo di dividendo in favore degli Azionisti e per € 12.681,79 alla riserva disponibile denominata "Utili portati a nuovo";
- prelevare dalla riserva disponibile "Utili portati a nuovo" un importo pari a € 18.668.321,94 al fine di distribuire, unitamente alla destinazione a dividendo del risultato di esercizio, un dividendo complessivo pari a € 106.436.490,62 corrispondenti a un dividendo di € 0,1967 per ogni azione che risulterà in circolazione alla data di stacco della cedola, escluse le azioni proprie in portafoglio a quella data;
- porre in pagamento l'indicato dividendo dell'esercizio di € 0,1967 per azione il 25 ottobre 2023, con stacco della cedola fissato il 23 ottobre 2023 e *record date* il 24 ottobre 2023.

Roma, 15 marzo 2023

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 2022 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 2022.
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 2022 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 2022:
 - 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, 15 marzo 2023

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 2022 (l'"Esercizio 2022"), il Collegio Sindacale di ENAV S.p.A. ("ENAV" o "Società") ha svolto i propri compiti istituzionali nel rispetto del Codice Civile, del D.Lgs. n. 39/2010, 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. 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 Sindacale in carica all'atto della redazione della presente relazione è stato nominato dall'Assemblea tenutasi il 3 giugno 2022 e resterà in carica sino all'Assemblea di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024. Nel corso della riunione del 16 febbraio 2023, 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 T.U.F. 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. e 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 adottato con delibera n. 11971 del 14 maggio 1999 ("Regolamento Emittenti"), secondo quanto previsto altresì dallo Statuto Sociale e dal regolamento interno dello stesso Collegio. In occasione dell'autovalutazione, 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 20 febbraio 2023, ha preso atto della verifica al riguardo effettuata dall'Organo di controllo. Di tale processo viene riferito all'interno della Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari relativa all'Esercizio 2022.

Le attività del Collegio Sindacale nel corso dell'Esercizio 2022 si sono svolte mediante periodiche riunioni, regolarmente verbalizzate, secondo specifica pianificazione adottata a norma del proprio Regolamento.

Alle riunioni del Collegio Sindacale 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 L. n. 259/1958, il quale partecipa personalmente ovvero a mezzo di suo delegato.

Il Collegio Sindacale 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 Sindacale 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 Sindacale 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 ("SCIGR"), il responsabile dell'Internal Audit, il Chief Financial Officer e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ("Dirigente Preposto"), 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 2022 il Collegio Sindacale si è riunito 15 volte (di cui 6 nella sua attuale configurazione, ad esito delle delibere e nomine occorse nella predetta Assemblea del 3 giugno 2022) e ha partecipato a 12 riunioni del Consiglio di Amministrazione (di cui 6 nella composizione del Collegio Sindacale attualmente in carica). Inoltre, quasi sempre collegialmente ovvero quanto meno nella persona del Presidente e/o di altri Sindaci, il Collegio Sindacale ha preso parte a 12 riunioni del Comitato Remunerazioni e Nomine (di cui 6 nella composizione del Collegio attualmente in carica), a 15 riunioni del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate (di cui 7 nella composizione del Collegio attualmente in carica) e a 11 riunioni del Comitato Sostenibilità (di cui 5 nella composizione del Collegio attualmente in carica).

Con riguardo alla vigilanza in materia di responsabilità amministrativa della Società ai sensi del D.Lgs. 231/2001, l'Organismo di Vigilanza ha fornito costantemente al Collegio Sindacale 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, il Piano di Attività per l'anno 2023 e la Relazione sulle attività svolte per l'anno 2021 e per l'anno 2022 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 SCIGR.

Sulla base dell'attività di vigilanza svolta dal Collegio Sindacale, 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 Sindacale 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. n. 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 Sindacale ha ricevuto dall'Amministratore Delegato e dal Chief Financial Officer, 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 2022 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 – come anche già riferito – 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 2017/828/UE (“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 Isgrò, nel ruolo di Presidente, 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 SCIGR. 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 oppure al Presidente del medesimo.

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, nonché alla definizione e alla concreta operatività dei diversi livelli di controllo.

Per quanto di competenza, non si sono riscontrate criticità in merito a 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 dell’informativa, alle competenze e alle responsabilità connesse a ciascuna struttura aziendale.

Il Collegio Sindacale 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 SCIGR, 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 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 SCIGR secondo quanto previsto dall'art. 6 del Codice e dai relativi Principi e Raccomandazioni in coerenza con le strategie della Società, nonché la loro efficacia; iv) l'esame delle Relazioni finanziarie semestrale ed annuale, delle *risk policy* adottate dallo stesso Consiglio di Amministrazione, 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 2022, l'Internal Audit ha supportato le attività del Collegio Sindacale. Il Responsabile della struttura è invitato alle riunioni del Collegio partecipandovi con regolarità, e 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 ("GDPR") è istituito – con collocazione all'interno della predetta struttura di Internal Audit – 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 2022 l'Internal Audit ha ricevuto alcune segnalazioni attraverso i canali di *whistleblowing* della Società. Tutte le segnalazioni sono state prese in carico e gestite, in ottemperanza al Regolamento Whistleblowing approvato dall'Amministratore Delegato il 21 dicembre 2021 ed alle Linee Guida interne per la gestione delle segnalazioni. Sempre in tema di *whistleblowing*, il Collegio Sindacale ha monitorato l'*iter* normativo per il recepimento della Direttiva (UE) 2019/193 in materia di *whistleblowing*, attenzionandone i relativi contenuti.

Nello svolgimento delle proprie attività, il Collegio Sindacale ha tenuto conto dei doveri degli organi sociali per la prevenzione e gestione della crisi, per come previsti dal D.Lgs. n. 14/2019 ("Codice della crisi"), entrato in vigore a far data dal 15 luglio 2022. Il Collegio ha inoltre considerato i presidi posti in essere dalla Società ai fini della *compliance* in materia, fra l'altro, di *cybersecurity* e di Enterprise Risk Management anche tramite costanti interlocuzioni con le strutture direttamente coinvolte e con quelle preposte ai controlli di secondo e terzo livello.

Il Collegio Sindacale ritiene dunque adeguato il SCIGR nel suo complesso nonché nelle 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 Sindacale ha potuto constatare che nel corso dell'Esercizio 2022 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 Preposto 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, in data 15 marzo 2023, secondo il modello indicato all'art. 81-*ter* del Regolamento Consob n. 11971/1999,

Le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio della Società si ritengono adeguate e detta valutazione è supportata anche dagli esiti delle attività di *testing* condotte dalla competente struttura interna, e dell'esame di tali risultanze anche in occasione di seduta del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate. Anche sulla scorta di tali verifiche, dalle quali non sono emersi aspetti di rilievo, il Collegio Sindacale ha valutato adeguato il sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria.

Il Collegio Sindacale ha incontrato regolarmente i responsabili della società di revisione incaricata, ai fini dello scambio di dati e informazioni rilevanti ai sensi dell'art. 150, comma 3, T.U.F. nonché dell'art. 19, comma 1, del D.Lgs. n. 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.

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 questi ultimi 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, spesso 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 Consob del 7 e 18 Marzo 2022, nonché 19 maggio 2022 relativi all'impatto della guerra in Ucraina. Nel corso dell'Esercizio 2022, il Collegio ha altresì esaminato la risposta resa dalla Società alla richiesta di informazioni ai sensi dell'art. 115, comma 1, lett. a) del T.U.F. avanzata da CONSOB, non sollevando specifici rilievi e criticità.

Il Collegio ha inoltre verificato l'*iter* formale e sostanziale di valutazione delle partecipazioni di ENAV in Techno Sky, IDS AirNav, D-Flight, ENAV Asia Pacific, ENAV North Atlantic, nonché – per il tramite di quest'ultima – Aireon LLC, analizzando la metodologia applicata e i relativi risultati.

Inoltre il Collegio Sindacale 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 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 Sindacale, 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 15 marzo 2023, 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 2022, 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 2022, 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 2022 e 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, anche sulla base delle recenti indicazioni di Assirevi (doc. 252 del 6 marzo 2023);
- 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 CCIRC, 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 CCIRC, 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 2022, 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 2022. Sempre in relazione alle verifiche di indipendenza della società di revisione, il Collegio Sindacale, nella sua qualità di CCIRC ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 39/2010, ha verificato che, nel corso dell'Esercizio 2022, 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 2022 per i servizi di revisione e per quelli diversi dalla revisione, resi dalla stessa società di revisione EY e da entità appartenenti alla sua rete:

Tipologia di Servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	2022
ENAV		
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	489
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	60
Altri servizi	EY S.p.A.	0
SOCIETA' CONTROLLATE		
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	195
	Rete EY S.p.A.	10
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	5
Altri servizi	EY S.p.A.	0
Totale		759

(migliaia di euro)

Per quanto riguarda gli incarichi diversi da quelli di revisione e il relativo corrispettivo, questi sono stati ritenuti dal Collegio Sindacale 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 2022, che registra un utile dell'esercizio di Euro 92.400.895,23 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 2022, nonostante sia stato impattato da diversi fattori esogeni, quali l'emergenza pandemica da Virus COVID-19 in specie nel primo trimestre, il conflitto russo-ucraino a partire dal mese di febbraio e l'aumento del tasso d'inflazione e dei tassi d'interesse nei mercati, è stato caratterizzato da una forte ripresa del traffico aereo, che ha fatto registrare volumi quasi in linea con i livelli pre-pandemici, con picchi nei mesi di agosto ed ottobre superiori ai corrispondenti periodi del 2019. Tale incremento, intenso e costante in tutti i trimestri, ha permesso di chiudere il 2022 recuperando, in termini di unità di servizio, il 95,2% rispetto al 2019. Ciò è riflesso nei dati economico/finanziari del 2022, che vedono fra l'altro la chiusura dell'esercizio 2022 con un utile di 92,4 milioni di euro, in incremento del 50%, rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 61,6 milioni di euro e un utile consolidato di 104,5 milioni di euro, che conferma quindi il *trend* emerso in corso di anno di una piena ripresa delle attività; l'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2022 presenta un saldo di 407,8 milioni di euro, in miglioramento di 75,7 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2021. Si evidenzia inoltre che il Gruppo dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2022, per un ammontare pari a 294 milioni di euro. Si segnalano poi, tra gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio, la sottoscrizione da parte di ENAV di un nuovo finanziamento sotto forma di Term Loan per complessivi 360 milioni di euro, a un tasso d'interesse variabile indicizzato all'EURIBOR, una durata di 3 anni dalla sottoscrizione e previsione di rimborso alla scadenza. Nell'ambito della stessa operazione e con gli stessi istituti bancari sono state inoltre sottoscritte linee di credito *committed* di tipo RCF (Revolving Credit Facility) per complessivi 150 milioni di euro che andranno a sostituire quelle in scadenza a disposizione della Società.

Non essendo demandata al Collegio Sindacale 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 2022 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 2021, ad eccezione dei principi di nuova applicazione, richiamati al paragrafo 6 delle Note illustrative al bilancio di esercizio. Si segnala fra l'altro, che il dato relativo all'indebitamento finanziario netto recepisce quanto previsto dagli Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del regolamento sul prospetto emanati da ESMA il 4 marzo 2021 in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti da CONSOB con richiamo di attenzione n. 5/2021 del 29 aprile 2021.

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 i citati Richiami d'attenzione del 18 marzo 2022 e del 19 maggio 2022.

In particolare, in relazione a quanto previsto dal Richiamo di attenzione n. 3 del 19 maggio 2022 di CONSOB, he rinvia a sua volta a quanto già previsto, nel contesto degli impatti dell'attuale conflitto bellico tra Russia e Ucraina, al precedente Richiamo CONSOB 18 marzo 2021 e alla dichiarazione ESMA del 13 maggio 2022 sulle rendicontazioni finanziarie semestrali 2022, il Collegio ha esaminato le informazioni sugli impatti del predetto conflitto sul *business* di ENAV, sulla sua situazione economico-patrimoniale e finanziaria e sulle prospettive. Sono stati altresì esaminati gli impatti con riferimento ai piani industriale e di investimenti, nonché sulle stime dei risultati, anche con riferimento alle considerazioni e determinazioni della Società rispetto ai rilevanti crediti e rapporti.

Il Bilancio dell'esercizio 2022 di ENAV è stato sottoposto, come già anticipato, a revisione contabile da parte della società di revisione che, ai sensi dell'artt. 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 2022 delle controllate Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

Con riferimento alle disposizioni di cui agli artt. 15 e ss. del Regolamento adottato con delibera n. 11971 del 14 maggio 1999 ("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 2022, 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 2022 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, il 15 marzo 2023 ha infatti attestato l'osservanza della richiamata disciplina.

Fermo restando che a carico del Collegio Sindacale 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 104.496.925 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 2022 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.

In conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato della Commissione Europea n. 2019/815 ("Regolamento ESEF") e dell'art. 154-ter del T.U.F., nell'esercizio 2022 gli schemi del bilancio consolidato e una serie di informazioni anagrafiche della Capogruppo sono stati marcati sulla base della tassonomia IFRS secondo una marcatura di dettaglio, in conformità a quanto già effettuato nel 2021, estendendo tale marcatura nel 2022 anche alle informazioni contenute nella nota integrativa, che sono state taggate secondo il metodo della marcatura di blocco applicata alle sezioni delle note, come previsto dalla regolamentazione vigente. La Relazione Finanziaria Annuale è stata pubblicata nel formato elettronico unico di comunicazione previsto dal Regolamento ESEF oltre al formato usuale di cortesia. La Società si è a tal fine dotata tra l'altro di un sistema informativo (tool Amana XBRL Tagger) che garantisce una accurata mappatura dei rischi e controlli relativi a tale nuovo processo. Gli avanzamenti nel sistema di controlli inerenti tale profilo, per come riflessi nella relativa procedura interna, sono stati esaminati dal Collegio e degli stessi hanno preso altresì atto il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e la società di revisione.

Con riferimento al formato XHTML e alla marcatura, la società di revisione ha attestato la conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato, pur con le precisazioni effettuate sulla base delle recenti indicazioni di ASSIREVI (Documento di Ricerca n. 252 del 6 marzo 2023).

L'emergenza sanitaria da Covid-19

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 pure nell'Esercizio 2022 a svolgere i doveri 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. n. 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 predetto decreto legislativo, 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 n. 2020/852 del 18 giugno 2020 ("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. Il Bilancio di Sostenibilità è stato sottoposto ad "esame limitato" da parte di EY, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo "La Tassonomia EU" e della tabella "Raccomandazioni TCFD", secondo quanto previsto dal principio International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000 Revised). 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 con il Richiamo di informativa n. 1/2021 di CONSOB e inoltre l'informativa prevista dall'art. 8 del Regolamento di Tassonomia. A tal fine il Collegio Sindacale ha valutato il processo adottato dalla società in merito all'eligibilità e all'allineamento delle proprie attività di *business* alla tassonomia UE, e redatta nel rispetto dei principi e delle metodologie di cui ai GRI "in accordance with" selezionati dalla Società. Sono state altresì considerate le informazioni della Task Force on climate-related Financial Disclosure e il modello di *business* del Gruppo, senza evidenziare particolari impatti del *climate change* sul *business* di ENAV. Il Bilancio di Sostenibilità e Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario relativo al 2022, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 15 marzo 2023, è corredato dalla relazione di revisione limitata rilasciata da EY in data odierna.

Le regole di Governo societario

La Società aderisce al Codice di Corporate Governance, 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 del suo successo sostenibile, e curando pertanto che le proprie regole di governo societario siano in linea con le relative previsioni. Il Collegio Sindacale ha verificato che la Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari per l'Esercizio 2022, 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 15 marzo 2023, descrive il sistema di *governance* societario adottato. Il Collegio Sindacale 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 Sindacale 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 20 febbraio 2023. Il Collegio Sindacale 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 28 aprile 2023 chiamata ad esprimersi: (i) con delibera vincolata 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 2022.

Rapporti con l'Ente controllante e con le società controllate

Alla data del 31 dicembre 2022, ENAV risulta partecipata per il 53,28% dal Ministero dell'economia e delle finanze ("MEF"), per il 46,65 % da azionariato istituzionale ed individuale, inclusa la quota di azioni proprie che la Società detiene in misura pari allo 0,07% 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, nel quale sono state, fra l'altro, introdotte le modifiche in forza del D.L. n. 21 del 21 marzo 2022, convertito con modificazioni dalla L. n. 51 del 20 maggio 2022.

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 2022. 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 il 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 2022 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 2022.

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, comma 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 2022, 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 2023, con il relativo *budget*;

ii) valutazione di adeguatezza di: (i) assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società ai sensi dell'art. 2381, comma 3, c.c. e del Codice; (ii) poteri e mezzi a disposizione del Dirigente Preposto per l'esercizio dei compiti affidatigli dalla legge, ai sensi dell'art. 154-bis, comma 4, del T.U.F.; nonché (iii) SCIGR 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) 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 variabile di breve e lungo termine;

iv) aggiornamento delle linee guida del SCIGR;

v) servizi aggiuntivi e integrazione dei compensi della società di revisione per il 2022.

Si segnala da ultimo che nell'Esercizio 2022, il Collegio ha altresì esaminato la proposta di aggiornamento e modifica del Regolamento del Dirigente Preposto, e non ha in proposito ravveduto criticità in connessione con la relativa approvazione.

Conclusioni

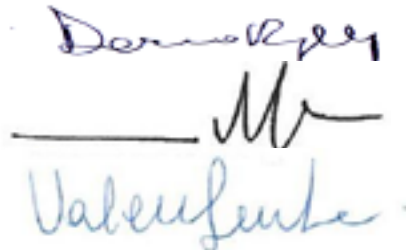
Sulla base delle citate attività svolte e tenuto conto delle considerazioni sopra riportate, il Collegio Sindacale non rileva elementi ostativi rispetto all'approvazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 ed alle proposte di delibera formulate dal Consiglio di Amministrazione.

28 marzo 2023

Dario Righetti - Presidente

Giuseppe Mongiello - Sindaco effettivo

Valeria Maria Scuteri - Sindaco effettivo



The image shows three handwritten signatures in blue ink. The top signature is 'Dario Righetti', the middle one is 'Giuseppe Mongiello', and the bottom one is 'Valeria Maria Scuteri'. Each signature is written over a horizontal line.

Relazione della Società di revisione sul Bilancio di Esercizio





Enav S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022

**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 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 2022, 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 2022, 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:

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 C.C.I.A.A. 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
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited

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 2022, 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 2022, 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>Recuperabilità delle partecipazioni</p> <p>Le Partecipazioni in società controllate al 31 dicembre 2022 ammontano a 186 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..</p> <p>La direzione aziendale valuta almeno annualmente la presenza di indicatori di impairment delle partecipazioni e, qualora si manifestino, le assoggetta ad impairment test.</p> <p>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.</p> <p>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, tenuto conto del budget per l'anno 2023, 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.</p> <p>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.</p> <p>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" e l'informativa relativa al processo di determinazione del valore recuperabile delle partecipazioni, è riportata nella nota "7. Partecipazioni".</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'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 e la verifica della loro coerenza con le previsioni dei flussi di cassa futuri risultanti dai Piani; • 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. <p>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.</p> <p>Infine, abbiamo esaminato l'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio con riferimento all'aspetto chiave.</p>

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 Holdings LLC (Aireon), è iscritta al 31 dicembre 2022 per un importo netto pari a 45,7 milioni di euro. La direzione aziendale, in considerazione della riduzione del *fair value* della Aireon, ha assoggettato a test di impairment la partecipazione nella Enav North Atlantic LLC rilevando una perdita di valore di 1,8 milioni di euro.

I processi e le modalità di determinazione del valore recuperabile della partecipazione sono basati sulla misurazione del *fair value* dell'investimento nella Aireon 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" 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 determinazione del valore recuperabile.

Infine, abbiamo esaminato l'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio con riferimento all'aspetto chiave.

Rilevazione e misurazione dei ricavi -*Balance*

I Ricavi da contratti con clienti al 31 dicembre 2022 ammontano a 880 milioni di euro, comprensivi della componente *Balance* pari a negativi 15 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 del periodo. Tale rettifica, effettuata mediante il cosiddetto *Balance*, viene regolata attraverso specifici adeguamenti tariffari effettuati negli

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 verifica del processo di attualizzazione applicato;
- la verifica della correttezza aritmetica dei calcoli effettuati dagli



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.

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 "3. Principi contabili" e "Uso di stime e giudizi del management".

amministratori.

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 azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

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 al 31 dicembre 2022 alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 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 2022, 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 2022 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 2022 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 marzo 2023

EY S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Riccardo Rossi', is written over the printed name.

Riccardo Rossi
(Revisore Legale)

Informazioni legali e contatti



Sede legale

ENAV S.p.A.
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

Concept design e realizzazione
CENTRALE COMUNICAZIONE

Stampa
Varigrafica Alto Lazio

PAGINE INTERNE

Carta
Fedrigoni Freelife Cento

Grammatura
120 g/m²

Numero di pagine
288

COPERTINA

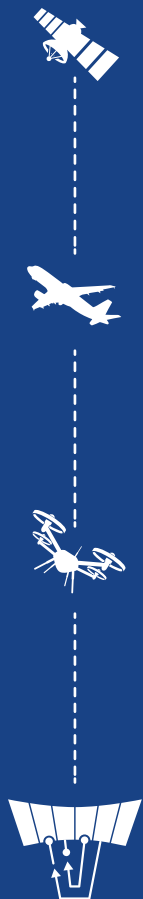
Carta
Fedrigoni Freelife Cento

Grammatura
300 g/m²

Tiratura: 65 copie
Finito di stampare nel mese di aprile 2023
Questa pubblicazione è stampata su carta 100% certificata FSC®
Pubblicazione fuori commercio

ENAV

Società per Azioni
Sede legale in Roma
Via Salaria, 716
Cap. soc. € 541.744.385,00 i.v.
C.F. e CCIAA n. 97016000586
R.E.A. di Roma n. 965162
Partita I.V.A. n. 02152021008



enav.it