



**GRUPPO ENAV**

**BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2019**

**Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario  
ai sensi del D.Lgs. 254/2016**

## SOMMARIO

LETTERA AGLI STAKEHOLDER .....	4
NOTA METODOLOGICA .....	6
1. IL NOSTRO PERCORSO PER LA CREAZIONE DI VALORE .....	8
1.1. LO STAKEHOLDER ENGAGEMENT E LA NUOVA MATRICE DI MATERIALITÀ .....	11
1.2. CLIMATE CHANGE .....	14
1.3. INNOVAZIONE TECNOLOGICA .....	15
1.4. PIANO DI SOSTENIBILITÀ 2018-2020 .....	17
1.5. INTEGRAZIONE AL PIANO DI SOSTENIBILITÀ: NUOVI OBIETTIVI 2020 .....	24
2. CONOSCERE ENAV .....	27
2.1. CARTA D'IDENTITÀ .....	27
2.2. LE ATTIVITÀ .....	28
2.3. MODELLO OPERATIVO .....	30
3. LE PERFORMANCE DEL 2019 .....	32
4. IL GRUPPO .....	33
4.1. IL PROFILO DEL GRUPPO .....	33
4.2. LA GOVERNANCE .....	35
4.3. LA GESTIONE DEI RISCHI ESG E IL SISTEMA DI ENTERPRISE RISK MANAGEMENT .....	39
4.4. IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI .....	43
4.5. INTERNAL AUDIT .....	45
4.6. IL BUSINESS MANAGEMENT SYSTEM .....	46
5. COMMUNITY .....	48
5.1. SAFETY .....	49
5.2. LA FORMAZIONE TECNICO OPERATIVA E IL RUOLO DEL TRAINING CENTRE .....	52
5.3. IL SERVIZIO FLIGHT INSPECTION AND VALIDATION PER AUMENTARE LA SICUREZZA IN VOLO .....	58
5.4. SECURITY .....	58
5.5. GLI INVESTIMENTI .....	62

5.6.	LA COLLABORAZIONE CON ENTI, ISTITUZIONI E ASSOCIAZIONI DI SETTORE.....	64
5.7.	QUALITÀ DELLA RELAZIONE CON I CLIENTI.....	69
5.8.	LA GESTIONE RESPONSABILE DELLA CATENA DI FORNITURA .....	70
5.9.	I PRESIDI ANTI-CORRUZIONE .....	75
5.10.	LA COMUNICAZIONE ESTERNA .....	77
5.11.	INVESTOR RELATIONS .....	78
5.12.	BRAND DEVELOPMENT .....	79
5.13.	INIZIATIVE DI CORPORATE GIVING .....	82
6.	ENVIRONMENT .....	83
6.1	EFFICIENZA E TUTELA AMBIENTALE: FLIGHT EFFICIENCY PLAN E FREE ROUTE.....	85
6.2	I CONSUMI.....	88
6.3	LA GESTIONE DEI RIFIUTI.....	91
6.4	LE EMISSIONI ELETTROMAGNETICHE .....	93
7.	PEOPLE.....	94
7.1.	LA SELEZIONE E LO SVILUPPO DEL PERSONALE NON OPERATIVO .....	95
7.2.	LE PARI OPPORTUNITÀ .....	98
7.3.	POLITICHE SOCIALI E WELFARE AZIENDALE.....	101
7.4.	LA TUTELA DEI DIRITTI UMANI .....	103
7.5.	COMUNICAZIONE INTERNA.....	105
7.6.	LE RELAZIONI INDUSTRIALI .....	107
7.7.	LE POLITICHE RETRIBUTIVE .....	109
7.8.	SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI.....	110
ALLEGATO 1 .....	112	
INDICATORI NON FINANZIARI.....	112	
ALLEGATO 2 .....	129	
TABELLA: GRI CONTENT INDEX.....	129	
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE.....	137	

# LETTERA AGLI STAKEHOLDER<sup>1</sup>

*La sostenibilità e lo sviluppo di tutte le tematiche ad essa connesse, sta ormai producendo una vera e propria rivoluzione nella società e nel mondo delle imprese ed è indubbio che ormai a tutti i livelli, individuale, istituzionale ed aziendale, si debba percorrere questa strada e assumersi questa responsabilità.*

*Una responsabilità che può essere anche una grande opportunità.*

*A livello aziendale i nostri clienti, i nostri colleghi, i nostri azionisti, tutti si aspettano da noi comportamenti sostenibili; comportamenti trasparenti, che salvaguardino l'ambiente e che siano improntati alla tolleranza e al reciproco rispetto.*

*Per farlo, però, è necessario un cambiamento: una trasformazione culturale prima di tutto, che ci spinga a metterci in gioco abbandonando quelle zone di comfort in cui ciascuno di noi è abituato a muoversi, per dirigerci verso terreni ancora inesplorati, per sviluppare nuove idee e nuovi progetti, per mettere sempre di più le nostre conoscenze e competenze al servizio del Paese, ma anche del pianeta.*

*In ENAV crediamo di aver intrapreso un percorso molto importante in questa direzione.*

*Nel 2019 è entrata in funzione Aireon, la società che fornisce il primo sistema satellitare al mondo di sorveglianza globale per il controllo del traffico aereo, di cui ENAV detiene una quota azionaria. Grazie ad Aireon, è stato possibile estendere la sorveglianza aerea nelle vaste aree del pianeta non raggiunte dai radar - nel 2018 pari al 70% dello spazio aereo globale - con conseguenti vantaggi che vanno dalla sicurezza all'ottimizzazione delle rotte, con notevoli benefici in termini di tempi, costi ed impatto ambientale. Le compagnie aeree che usufruiscono del servizio vedranno diminuire sensibilmente gli oneri relativi al consumo di carburante e saranno in grado di guadagnare anche 20 minuti sulla loro tratta. Facendo una previsione decennale, tra il 2020 e il 2030 si potranno ottenere minori emissioni di 14,3 miliardi di kg di CO<sub>2</sub> e risparmi di carburante per un totale di 4,8 miliardi di kg. Al prezzo medio del carburante Avio pari a 0,74 euro, il risparmio di carburante si traduce in circa 3,5 miliardi di euro in meno per le compagnie aeree.<sup>2</sup>*

*Tornando in Italia, nel 2019 grazie al Free Route, un progetto rivoluzionario realizzato da ENAV che consente agli aeromobili in sorvolo di pianificare traiettorie più brevi, è stato possibile assicurare alle compagnie aeree un risparmio di 53 milioni di kg di carburante con minori emissioni di CO<sub>2</sub> per 167 milioni di kg. Dall'8 dicembre 2016, data in cui ENAV ha attivato questa procedura, sono stati risparmiati in tutto 128 milioni di kg di carburante per minori emissioni pari a circa 400 milioni di kg di CO<sub>2</sub>.*

*L'approccio di ENAV alla sostenibilità non si concentra solo su iniziative ambientali. Il nostro Bilancio di Sostenibilità, per il quale abbiamo recentemente ricevuto dall'Università di Pavia il premio per il miglior report nella categoria medio-grandi imprese, contiene, tra le altre cose, il Piano di Sostenibilità 2018-2020, all'interno del quale vengono indicati tutti i progetti che l'Azienda si è impegnata a sviluppare nel triennio. Senza attendere l'effettiva scadenza, già quest'anno il Piano è stato aggiornato con nuove e sfidanti iniziative: l'avvio dei progetti di mobilità elettrica, del progetto di carbon neutrality, il progetto plastic free e il consolidamento del nostro impegno verso l'efficienza energetica che, attraverso un utilizzo sempre maggiore di energie rinnovabili, ci consentiranno di ridurre e in alcuni casi azzerare i nostri impatti diretti nei confronti dell'ambiente. Il progetto sulla*

<sup>1</sup> Nella Lettera agli stakeholder, quando si parla di ENAV, ci si riferisce a tutte le società del Gruppo.

<sup>2</sup> I dati derivano da uno studio di dicembre 2016, condotto da Purdue University School of Aeronautics and Astronautics, dal titolo: Environmental Benefits of Space-based ADS-B.

*supply chain e sul un nuovo codice di condotta dei fornitori basato su criteri ESG rappresenterà poi un ulteriore punto di svolta che certificherà il nostro impegno non solo verso i nostri comportamenti ma anche verso coloro che scegliamo come nostri fornitori. Anche il welfare e la conciliazione tra vita privata e lavoro saranno al centro del nostro impegno con la maggiore diffusione dello smart working, lo sviluppo della piattaforma per la conversione del premio di risultato in strumenti di welfare, l'avvio del progetto di diversity e inclusion sulle prime linee aziendali e l'approvazione della policy di Gruppo sui diritti umani. E ovviamente non mancheremo di impegnarci nei confronti dei più deboli con una serie di progetti di responsabilità sociale.*

*Come ormai consuetudine, torneremo anche quest'anno a confrontarci nel Sustainability Day, un appuntamento nel quale abbiamo modo non solo di raccontare ciò che abbiamo fatto di buono per noi e per il pianeta, ma in cui soprattutto ci interroghiamo, con l'ausilio di esperti di settore, su cosa possiamo fare di meglio.*

*Siamo consapevoli del fatto che dobbiamo spingerci sempre oltre e che la sostenibilità è un'opportunità che possiamo cogliere con la stessa dedizione che ci ha consentito di arrivare ad essere chi siamo, un'Azienda leader nel settore del controllo del traffico aereo, che non solo vuole continuare ad esserlo, ma vuole vincere nuove sfide, porsi nuovi traguardi e nuovi obiettivi.*

*E uno di questi, forse il più significativo nel periodo storico che viviamo, è proprio legato alla sostenibilità.*

L'amministratore Delegato

Roberta Neri

Il Presidente

Nicola Maione

## NOTA METODOLOGICA

Il Gruppo ENAV, in conformità a quanto previsto dall'art. 5, comma 3, lettera b) del Decreto Legislativo 254/2016 (di seguito il "Decreto") e successive integrazioni, 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.

La Dichiarazione, redatta ai sensi degli articoli 3 e 4 del Decreto secondo quanto previsto dallo stesso, contiene informazioni relative ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva. L'ampiezza e la qualità della rendicontazione riflettono il principio di rilevanza (o "materialità"), elemento previsto dalla normativa di riferimento e caratterizzante i GRI (Global Reporting Initiative) *Sustainability Reporting Standards* (di seguito anche *GRI Standards*), secondo cui le informazioni da fornire sono definite dalla Società a fronte di un'analisi che identifica le informazioni rilevanti in virtù "della misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività dell'impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa prodotta" o in grado di influenzare in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni degli stakeholder (si veda il paragrafo "Lo Stakeholder Engagement e la nuova matrice di materialità").

La presente Dichiarazione è stata redatta secondo i *GRI Standards* pubblicati nel 2016 dal Global Reporting Iniziative (*GRI Standards* – opzione "Core"), autorevole organismo indipendente dedicato alla definizione di modelli per il reporting non-finanziario. Le *disclosure* e gli indicatori riportati all'interno del testo sono riportati nel *GRI Content Index* (pag. 129).

Si sottolinea inoltre che, laddove il Gruppo non ha ritenuto necessario dotarsi di policy relative agli ambiti richiamati dal D.Lgs. 254/2016, le ragioni di tale scelta sono da ritrovarsi nel buon funzionamento di prassi consolidate o nel non averne colto l'esigenza fino ad oggi. A questo proposito si precisa che, all'interno del documento con il termine *Policy*, si fa riferimento a documenti formalizzati ed approvati, mentre con il termine "politica" si fa riferimento a pratiche o "prassi".

Il presente documento è approvato dal CdA di ENAV in data 12 marzo 2020.

La presente Dichiarazione è stata sottoposta ad esame limitato secondo quanto previsto dal principio *International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000 Revised)* da parte di EY S.p.A.

La Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2019, così come quelle redatte per gli anni fiscali 2018 e 2017, è disponibile sul sito internet del Gruppo ([www.enav.it](http://www.enav.it)).

## **Perimetro di reporting**

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 2019. Inoltre, ai fini di una migliore comparazione o contestualizzazione delle informazioni fornite, sono stati inseriti e opportunamente indicati i dati riferiti all’esercizio 2018 e all’esercizio 2017.

La presente Dichiarazione comprende i dati e le informazioni riferiti al “Gruppo ENAV”, ovvero l’insieme delle società 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 ed ENAV North Atlantic LLC. Si sottolinea che, in linea con l’anno passato, è stata esclusa dal perimetro di rendicontazione la società D-Flight, sebbene consolidata integralmente, in considerazione del fatto che la Società ha iniziato ad operare solo a fine 2019, e che l’attività entrerà nel vivo a partire dal 2020. Inoltre, è stata esclusa anche la società IDS AirNav, nata a seguito dell’acquisizione della Divisione Air Navigation di IDS - Ingegneria dei Sistemi S.p.A., in quanto acquisita in data 18 luglio 2019.<sup>3</sup>

Si sottolinea inoltre che, nel testo della Dichiarazione con i termini “ENAV” e “la Società”, si fa riferimento esclusivamente alla Capogruppo ENAV S.p.A.

Eventuali limitazioni a tale perimetro sono state opportunamente indicate all’interno della tabella “Perimetro dei temi materiali identificati” (pag. 13). In ogni caso tali limitazioni non compromettono la comprensione delle performance e la rappresentatività delle informazioni.

---

<sup>3</sup> In linea con il Bilancio di Sostenibilità 2018, il consorzio SICTA non è incluso nel perimetro di reporting in quanto posto in liquidazione nel 2017.

# 1. IL NOSTRO PERCORSO PER LA CREAZIONE DI VALORE

Il percorso del Gruppo ENAV nella sostenibilità è iniziato a valle del D.Lgs 254/2016 quando, per rispettare la normativa, abbiamo iniziato ad occuparci della rendicontazione non finanziaria.

Il primo passo è stato l'elaborazione della "matrice di materialità", l'elenco cioè di tutti quei temi aziendali che il management e gli stakeholder ritengono maggiormente significativi per l'azienda. Era la prima volta che il management veniva interpellato su certe tematiche e, l'idea di fare una classifica fra argomenti tutti prioritari come la safety, la security, l'innovazione tecnologica o la qualità del servizio per un'azienda che si occupa di controllo del traffico aereo, è stato un percorso di acquisizione di consapevolezza e di maturità per l'Azienda intera.

Contestualmente al lavoro sulla matrice di materialità, abbiamo iniziato a studiare lo standard di rendicontazione a cui avevamo deciso di affidarci, il *Global Reporting Initiative* (GRI), un complesso sistema di indicatori qualitativi e quantitativi che, per la maggior parte dei casi, non erano mai stati calcolati nella nostra Azienda e per i quali abbiamo dovuto reperire le necessarie informazioni, presenti in Azienda ma non opportunamente esplicite, interpellando le Strutture aziendali in possesso dei dati stessi.

Per fare in modo dunque che tutte le Strutture coinvolte avessero modo e tempo di conoscere e capire come calcolare i nuovi indicatori qualitativi e quantitativi che gli avremmo richiesto, abbiamo deciso di sviluppare, a maggio 2017, un numero zero della DNF, a solo uso interno. Il numero zero ci ha consentito di evidenziare una serie di criticità (in termini di processo) in tempo utile per poterle risolvere (anche attraverso lo sviluppo di sistemi ERP per l'elaborazione dei dati), di comprendere per tempo la mole di lavoro che avremmo dovuto affrontare, per elaborare tutti i dati e per preparare le Strutture al lavoro che gli avremmo chiesto di svolgere.

## Il percorso per la creazione di valore



Il documento elaborato ha messo in evidenza alcuni aspetti interessanti, primo fra tutti il fatto che ENAV, in qualità di azienda che offre un servizio strategico per il paese e che garantisce la sicurezza del volo non solo a tutte le compagnie aeree ma anche a tutti i passeggeri, aveva già insito nella sua mission, un positivo approccio alla sostenibilità. ENAV è infatti un'azienda che fornisce un servizio

pubblico essenziale per il paese, un'azienda cioè che antepone la sicurezza e la qualità del servizio a qualsiasi altro obiettivo di business.

Partendo da questi presupposti, ad aprile 2018, a valle cioè dell'approvazione della prima Dichiarazione Consolidata di Carattere Non finanziario, abbiamo capito che, se volevamo sviluppare la sostenibilità in tutti i suoi aspetti dentro l'Azienda, era necessario strutturare da subito un percorso che non mirasse più soltanto alla *compliance* normativa, ma ad un concetto più ampio, virtuoso e sfidante: la creazione di valore per l'Azienda e per la collettività su tutti quegli aspetti che afferiscono alla sostenibilità.

Una delle prime iniziative che abbiamo intrapreso, ha riguardato lo **Stakeholder Engagement**. Da subito abbiamo coinvolto tutti i nostri portatori di interesse, sia nel definire la matrice di materialità sia organizzando una tavola rotonda con compagnie aeree, società di gestione aeroportuale, istituzioni, fornitori, azionisti e dipendenti. La tavola rotonda ci ha fornito indicazioni molto utili su come stesse crescendo, anche nel settore del trasporto aereo, l'interesse verso i temi della sostenibilità e le priorità che ciascuno stakeholder si aspettasse da ENAV: non più soltanto sicurezza, efficienza nel servizio e costante aggiornamento e professionalità delle nostre persone, ma anche ulteriore attenzione all'ambiente, al sociale, alla *diversity* e a tutti i rischi non finanziari. Proprio relativamente a quest'ultimo punto, a valle dello Stakeholder Engagement, la Società, su input del CDA e con il contributo delle principali funzioni aziendali impattate, ha lavorato, con la struttura di Enterprise Risk Management, all'integrazione dei rischi non finanziari (definiti all'interno della Dichiarazione Non Finanziaria) nel sistema di monitoraggio dei rischi aziendali.

L'istituzione, a giugno 2018, del **Comitato di Sostenibilità** endo-consiliare, ci ha permesso non solo di affrontare le tematiche inerenti la sostenibilità in modo continuativo e costante nell'ambito del Consiglio di Amministrazione, ma ha anche rappresentato un importante *commitment* creando le condizioni per lavorare sull'engagement delle persone anche con l'ausilio di alcune iniziative di comunicazione come il nuovo logo della sostenibilità, un video emozionale incentrato sul nostro contributo più importante nei confronti della collettività, ovvero la sicurezza del volo, un canale web (<http://sustainability.enav.it>) dedicato alla sostenibilità dove è possibile comprendere, con livelli di approfondimento crescenti, il nostro approccio alla CSR, l'apertura di una pagina LinkedIn interamente dedicata alla sostenibilità ed altre iniziative interne finalizzate ad informare - ma soprattutto a coinvolgere - e a creare un'identità comune attorno alle tematiche dell'ambiente, delle persone, delle comunità e della responsabilità sociale.

In linea con questi obiettivi, abbiamo introdotto gli **Ambassador della Sostenibilità**, un gruppo di circa trenta *professional*, provenienti da tutte le Strutture aziendali e dalle società del Gruppo, scelti per lo più tra quelle figure non dirigenziali che avevano maggiormente collaborato alla predisposizione dei dati della DNF e che hanno l'obiettivo non solo di proporre nuove idee e nuovi progetti, ma anche di agire da megafono per tutta l'Azienda.

Anche il **corporate giving**, l'insieme delle iniziative a sfondo sociale, che fino a quel momento era stato caratterizzato da iniziative *stand alone* ha cambiato forma. Abbiamo cioè deciso che a guidare le nostre iniziative di responsabilità sociale sarebbero stati alcuni specifici SDGs (tra i 17 indicati dall'ONU) e il coinvolgimento diretto delle persone di ENAV attraverso lo sviluppo di progetti di volontariato aziendale supportati dall'azienda.

Se da una parte avevamo agito sulle leve del coinvolgimento e della partecipazione, dall'altra era necessario comunque fissare degli obiettivi e degli impegni più cogenti e misurabili e per questo abbiamo sviluppato il **Piano di Sostenibilità triennale (2018-2020)**, un piano di azioni teso a coinvolgere tutte le strutture aziendali, all'interno del quale sono stati inseriti oltre quaranta progetti riguardanti cinque macro-aree: Strategia e Governance, Innovazione Tecnologica, Politiche, Reporting e Comunicazione, Cultura Aziendale. Il piano, inserito sia in questo Bilancio di Sostenibilità sia nel Bilancio di Sostenibilità 2018, è stato sottoposto all'approvazione del Consiglio

di Amministrazione, e per rendere il raggiungimento degli obiettivi del piano ancora più vincolanti, sono stati inseriti **KPI ESG negli MBO dell'Amministratore Delegato e del management**. È fuori di dubbio, infatti, che per quanto la spinta al cambiamento debba nascere da motivazioni etiche, l'inserimento di obiettivi ESG nella valutazione del management aumenti sensibilmente il livello di attenzione e partecipazione; inoltre, porre obiettivi ESG in capo all'AD e a tutta la prima linea, significa indirettamente porli in capo a tutta l'Azienda.

A novembre 2018, abbiamo poi lanciato il primo **Sustainability Day** del Gruppo ENAV, un evento che ha coinvolto tutto il management e che ha visto la partecipazione in streaming di tutta l'Azienda. Il **Sustainability Day** è stato senza dubbio uno spartiacque, un momento in cui grazie anche al deciso commitment dell'Amministratore Delegato e del Presidente di ENAV, è stata portata all'attenzione di tutta l'azienda l'importanza che la sostenibilità stava assumendo nel mondo delle imprese.

Il percorso sviluppato nel 2018 ci ha consentito, a marzo 2019, di ampliare la rendicontazione di sostenibilità, con una maggiore focalizzazione riguardo ai nostri impegni per il futuro, e con il passaggio dal sistema di rendicontazione “*GRI Referenced*” al più articolato “*GRI Core*”.

Se il 2018 è stato un anno di lancio, il 2019 è stato l'anno del consolidamento e dello sviluppo. Oltre a ripercorrere tutte le iniziative avviate nell'anno precedente cercando di renderle più efficaci, il 2019 ci ha visti impegnati nello sviluppo dei progetti indicati nel Piano e nell'analisi di nuovi progetti.

I nuovi progetti identificati sono stati da stimolo per aggiornare il Piano di Sostenibilità con nuovi obiettivi per il 2020 e soprattutto per procedere alla definitiva **integrazione della sostenibilità all'interno del Piano Industriale**.

Tra i progetti più significativi che hanno preso avvio alla fine del 2019 o che si avvieranno nel 2020, è opportuno citarne alcuni che, a nostro avviso, definiranno in modo ancora più puntuale il nostro impegno nei confronti del *climate change*, del miglioramento del bilanciamento tra lavoro e vita privata e nella creazione di *shared value*:

- ***il progetto plastic free;***
- ***il progetto mobilità elettrica;***
- ***il progetto di efficientamento energetico;***
- ***l'incremento di energie rinnovabili;***
- ***la carbon neutrality;***
- ***il consolidamento dello smart working;***
- ***lo sviluppo della piattaforma per la conversione del premio di risultato in strumenti di welfare;***
- ***la pubblicazione della nuova policy sugli human rights;***
- ***il progetto per la supply chain ESG e il nuovo codice di condotta dei fornitori.***

Anche il *Sustainability Day*, avvenuto a chiusura del 2019, ha mostrato una maggior sensibilizzazione da parte dell'azienda: sono stati infatti gli stessi Ambassador a raccontare di persona ed in streaming i principali progetti e iniziative intraprese dalla società su tematiche di sostenibilità quali la *diversity*, l'innovazione tecnologica, l'efficienza energetica, il welfare e le iniziative nei confronti dell'ambiente.

A dicembre 2019 è arrivata una prima importante gratificazione da istituzioni esterne al lavoro svolto: l'Università di Pavia ha premiato il Bilancio di Sostenibilità di ENAV come il **migliore bilancio italiano nella categoria imprese di medio - grandi dimensioni**, con la seguente motivazione: “*Il report di ENAV presenta un ottimo bilanciamento dei criteri analizzati e, in particolare, dimostra un forte orientamento strategico e un solido approccio quantitativo.*”

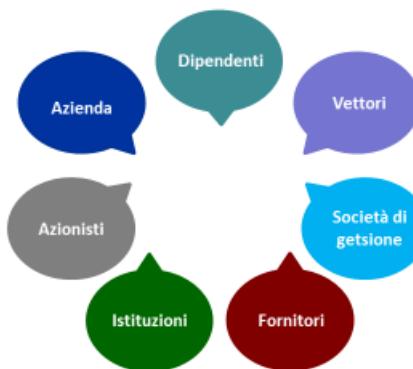
Siamo ben consapevoli che questo non significa che il nostro percorso sia giunto alla fine, ma il premio ha dato conferma che il percorso avviato sia positivo e che le iniziative intraprese siano state espresse in maniera chiara nel Bilancio di Sostenibilità.

### 1.1. LO STAKEHOLDER ENGAGEMENT E LA NUOVA MATRICE DI MATERIALITÀ

Nella sua accezione più ampia, per Stakeholder Engagement si intende un processo sistematico di dialogo e di coinvolgimento di tutti i portatori di interesse di un'impresa, che muove dalla comprensione dei loro bisogni ed è inteso alla soddisfazione delle loro aspettative.

Anche per ENAV, lo Stakeholder Engagement rappresenta uno strumento di ascolto, dialogo e coinvolgimento con i propri interlocutori in una logica di rispettiva collaborazione e responsabilità e contribuisce a rendere le scelte aziendali maggiormente sostenibili attraverso un costante allineamento tra la performance sociale e ambientale e le strategie di business.

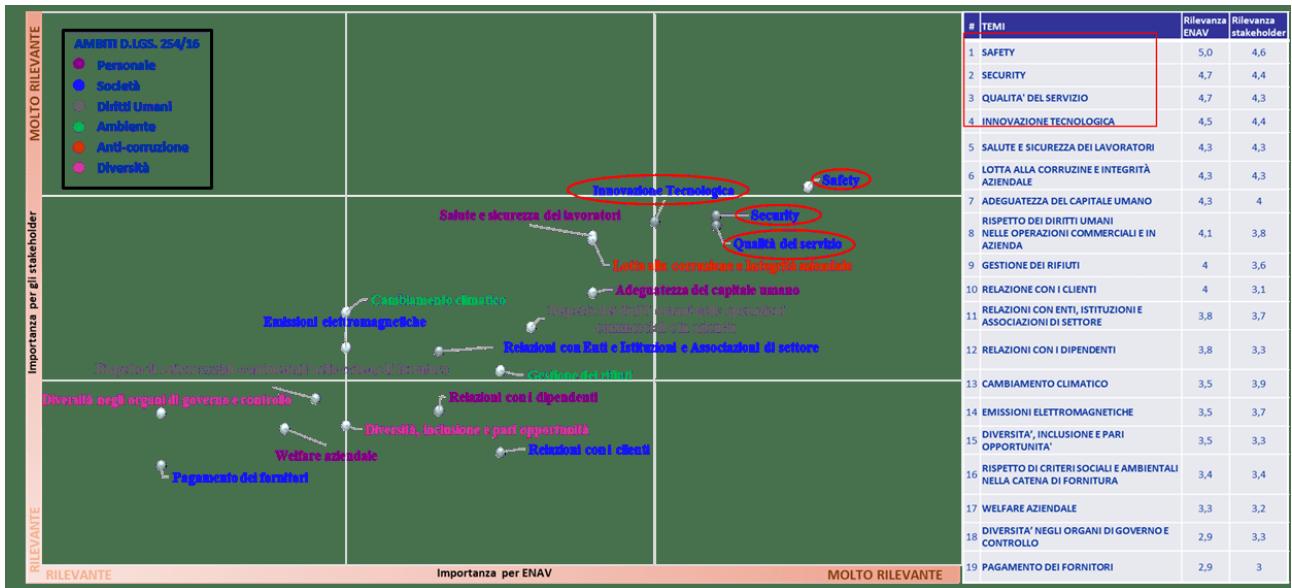
#### Stakeholder Engagement



Lo Stakeholder Engagement 2019 è stato strutturato in due momenti: la prima fase è stata gestita attraverso l'invio di un questionario, tramite e-mail o attraverso survey, composto da 19 domande su temi rilevanti individuati e valutati con un punteggio da 1 a 5; la seconda fase è stata condotta attraverso l'organizzazione di un forum multi-stakeholder finalizzato ad avviare un dialogo diretto con ciascuno di essi per la comprensione dei loro bisogni e la futura soddisfazione delle loro aspettative.

I risultati del questionario e della tavola rotonda hanno consentito di realizzare la nuova matrice di materialità e hanno permesso di definire le aree più importanti da trattare nelle iniziative caratterizzanti il Piano di Sostenibilità triennale.

Sono stati confermati come prioritari il tema della **safety**, della **security** e della **qualità del servizio**. Particolarmente significativo è stato l'ingresso nella matrice dell'**innovazione tecnologica** (risultata al quarto posto) e la ridefinizione del tema "impatti ambientali" con i temi **gestione rifiuti** e **climate change**; quest'ultimo ha acquisito importanza in virtù dell'accresciuta sensibilità alle problematiche ambientali sia tra gli stakeholder sia all'interno dell'Azienda. Da segnalare anche l'ampia adesione alla tavola rotonda che ha visto la partecipazione di rappresentanti di tutte le categorie di stakeholder (vettori, società di gestione, istituzioni, dipendenti, fornitori e azionisti).



**Tabella: Perimetro dei temi materiali identificati**

Aspetto D.Lgs. 254/2016	Nr.	Tema materiale	Perimetro	Aspetto GRI
Società	1	Emissioni Elettromagnetiche	ENAV S.p.A. Techno Sky	GRI 413: Local communities
	2	Pagamento dei fornitori	Gruppo ENAV	
	3	Qualità del servizio	Gruppo ENAV	GRI 416: Customer Health and Safety
	4	Relazioni con i clienti	Gruppo ENAV	GRI 102-43 Approach to stakeholder engagement
	5	Relazione con enti, istituzioni e associazioni di settore	Gruppo ENAV	GRI 102-43 Approach to stakeholder engagement
	6	Rispetto di criteri sociali e ambientali nella catena di fornitura e nelle operazioni commerciali	Gruppo ENAV	GRI 308: Supplier environmental assessment GRI 414: Supplier social assessment
	7	Safety	ENAV S.p.A. Techno Sky	GRI 416: Customer Health and Safety
	8	Security	ENAV S.p.A. Techno Sky	GRI 416: Customer Health and Safety
	9	Innovazione tecnologica	ENAV S.p.A.	
Personale	10	Adeguatezza del capitale umano	Gruppo ENAV	GRI 404: Training and education
	11	Diversità, inclusione e pari opportunità	Gruppo ENAV	GRI 405: Diversity and equal opportunity
			Gruppo ENAV	GRI 401: Employment
	12	Relazioni con i dipendenti	Gruppo ENAV	GRI 402: Labor/management relations
	13	Salute e sicurezza dei lavoratori	Gruppo ENAV	GRI 403: Occupational Health and Safety
	14	Welfare aziendale	Gruppo ENAV	GRI 401: Employment
Diversità degli Organi di Governo e Controllo	15	Diversità negli organi di governo e controllo	ENAV S.p.A. Techno Sky	GRI 405: Diversity and equal opportunity

Aspetto D.Lgs. 254/2016	Nr.	Tema materiale	Perimetro	Aspetto GRI
Corruzione	16	Lotta alla corruzione e integrità aziendale	Gruppo ENAV	GRI 205: Anti-corruption GRI 419: Socioeconomic compliance GRI 307: Environmental compliance
Diritti Umani	17	Rispetto dei diritti umani nelle operazioni commerciali e in azienda	Gruppo ENAV	GRI 406: Non-discrimination
			Gruppo ENAV	GRI 412: Human Rights assessment
Ambiente <sup>4</sup>	18	Cambiamento climatico	Gruppo ENAV	GRI 302: Energy
				GRI 305: Emissions
	19	Gestione dei rifiuti	Gruppo ENAV	GRI 306: Effluents and waste

## 1.2. CLIMATE CHANGE

Il cambiamento climatico è ormai entrato da diversi anni nelle agende delle organizzazioni mondiali; dalla Convenzione delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, passando per gli Accordi di Parigi e il Protocollo di Kyoto, l'impegno per ridurre le emissioni di gas a effetto serra è da molti, ma non ancora da tutti, considerato come il principale problema mondiale da affrontare nei prossimi anni.

Nel settore del trasporto aereo l'importanza del tema è notevolmente cresciuta nell'ultimo anno, anche a fronte della nascita di un nuovo movimento d'opinione denominato *flightshame*. Per quanto, secondo le statistiche Eurostat del 2017, il traffico aereo sia responsabile soltanto del 3% delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera dei 28 paesi dell'UE, si sta diffondendo l'idea - soprattutto tra i più giovani - che, almeno nelle brevi tratte, sia preferibile usare mezzi di trasporto alternativi all'aereo.

Le compagnie aeree di tutto il mondo, nonostante già negli anni passati avessero posto particolare attenzione alle iniziative finalizzate al risparmio di carburante (e dunque di emissioni di CO<sub>2</sub>), hanno ulteriormente incrementato i propri sforzi per trovare soluzioni che riducano o compensino le proprie emissioni e questo è uno dei motivi per cui, nell'ultimo Stakeholder Engagement condotto da ENAV, il tema abbia assunto particolare rilevanza nella matrice di materialità.

Per quanto si possa fare sempre meglio, in ENAV l'attenzione all'ambiente è già da diversi anni una priorità e la lotta al cambiamento climatico è sempre di più un driver centrale e imprescindibile nelle strategie di sviluppo dell'Azienda. Per quanto, nel settore del traffico aereo, ENAV sia un'azienda "a basso impatto", ovvero con emissioni di CO<sub>2</sub> non particolarmente significative, l'impegno ad efficientare i propri consumi diretti è costante, mentre la capacità di sviluppare nuove tecnologie e disegnare rotte sempre più dirette per consentire alle compagnie aeree che sorvolano i nostri cieli di consumare meno carburante, ha reso ancor di più ENAV un punto di riferimento nel panorama degli ANSP (*Air Navigation Service Provider*) europei e mondiali. Tra i progetti più significativi, il *Free Route*: una vera e propria rivoluzione nel mondo del traffico aereo che, come viene spiegato

<sup>4</sup> Relativamente a questo aspetto, ENAV Asia Pacific, in virtù delle caratteristiche dell'azienda (2 dipendenti e 1 ufficio) non è considerata rilevante ai fini degli impatti ambientali.

approfonditamente nei capitoli seguenti, ha consentito alle compagnie aeree, dal 2016 ad oggi, di ridurre le proprie emissioni di CO<sub>2</sub> di circa 400 milioni di kg.

Anche se, come detto, i volumi di emissioni dirette generate da ENAV non sono particolarmente significativi, l'Azienda ha avviato nel 2020 un percorso che la porterà, attraverso una strategia incentrata sulla riduzione dei consumi, sull'aumento dell'uso delle fonti di energia rinnovabili e auto elettriche e sull'eliminazione delle plastiche monouso, ad essere **carbon neutral** entro il 2022 (anche attraverso l'eventuale acquisto di crediti di carbonio).

### 1.3. INNOVAZIONE TECNOLOGICA

La ricerca e l'innovazione tecnologica sono tra i principali motori dello sviluppo economico di un paese. La capacità di un sistema economico di sfruttare le nuove tecnologie e di adattarsi a servizi e scenari in rapida trasformazione, viene considerata essenziale per assicurare ai cittadini prospettive di miglioramento dello standard di vita.

L'aviazione è certamente uno dei settori nei quali la tecnologia gioca un ruolo chiave: si pensi alla complessità di un aeromobile, di un sensore radar o di un sistema per il controllo del traffico aereo. Stiamo vivendo un periodo in cui le innovazioni stanno cambiando profondamente il panorama aeronautico: i sistemi di gestione del volo, i droni, i satelliti o i voli sub-orbitali dimostrano la portata delle numerose iniziative in corso. Trovare soluzioni a queste sfide richiede processi di produzione nuovi, efficaci, convenienti, veloci e flessibili. Le nuove tecnologie giocano un ruolo fondamentale in questo viaggio verso il futuro, in cui assisteremo a nuove modalità di esecuzione e gestione di un volo, motori elettrici, comunicazioni terra-bordo-terra digitalizzate, tecnologie satellitari per la navigazione, comunicazione e sorveglianza innovative, *cloud computing*, torri di controllo remotizzate e digitalizzate, droni come nuovi importanti mezzi che operano nello spazio aereo e ancora voli sub-orbitali con relativi spazioporti e molto altro.

Per questi motivi e con l'intento specifico di assicurare agli utenti del traffico aereo un insieme di servizi sempre più efficienti e con standard di sicurezza adeguati alle esigenze ed ai ritmi dettati dalla crescita economica, ENAV ha posto l'investimento nell'innovazione tecnologica e nelle tecnologie digitali di nuova generazione al centro dei propri piani di sviluppo strategico in linea con il contesto normativo ed evolutivo definito dal *Single European Sky*.

Nel contempo, attraverso l'investimento nell'innovazione tecnologica, ENAV si pone l'obiettivo di:

- assicurare la pianificazione degli interventi progettuali previsti nel quadro dell'*European ATM Master Plan*, del *Deployment Program* e delle pianificazioni nazionali (LSSIP, Piano degli Investimenti della Società);
- partecipare alle più importanti iniziative a livello internazionale per la ricerca e l'innovazione (e.g. SESAR, *Horizon2020*) per assicurare la sperimentazione dei concetti operativi innovativi che possono portare benefici al Gruppo ed agli utenti dei Servizi alla Navigazione Aerea;
- partecipare alle Alleanze ed ai Gruppi internazionali per la definizione dei trend e degli obiettivi di innovazione in ambito CNS (Communication, navigation and surveillance) ed ATM (Air Traffic Management).

Il complesso delle innovazioni avrà un impatto fortemente positivo in termini di sostenibilità e di valorizzazione del capitale umano, consentendo ad ENAV di consolidare una posizione di leadership rispetto agli altri service provider europei, guidando l'evoluzione tecnologica dell'*Air Traffic Management*.

Gli investimenti in tecnologia previsti nel Piano sono molto significativi: circa 620 milioni di euro nei prossimi 5 anni.

Tra i principali progetti si segnalano in particolare:

- il sistema 4flight, la nuova piattaforma software e hardware per gli ACC, in grado di fornire al personale operativo informazioni in tempo reale su posizione e traiettoria degli aeromobili, assieme a strumenti per supportare la separazione ed evitare situazioni pericolose, in un continuo scambio di dati e continua automazione con i sistemi degli altri Centri di controllo d'area (ACC), i sistemi di torre, il Network Manager di EUROCONTROL e la componente militare.
- le Torri Remote, dove l'attività prevede l'implementazione dell'hardware e del software necessari per le videocamere con le relative infrastrutture, i sistemi di acquisizione e trasmissione video, presentazione e processamento verso i Centri di Controllo Remoto.
- l'*Arrival Manager* (AMAN), il quale fornisce un supporto automatico verso i controllori del traffico aereo per il sequenziamento del traffico in avvicinamento verso un determinato Aeroporto. In particolare, l'AMAN permette un calcolo continuo delle sequenze di arrivo e dei tempi di volo tenendo in considerazione tutti i parametri rilevanti come la capacità dell'aeroporto, la separazione necessaria tra gli aeromobili, etc.
- il nuovo sistema di Automazione Torri, il quale prevede la realizzazione del nuovo sistema per il processamento e la presentazione dei dati operativi ai controllori del traffico aereo nelle 19 torri maggiori, non destinate alla remotizzazione. Nello specifico, si tratta di dati di volo sotto forma di strisce elettroniche, dati di sorveglianza, meteorologici, dati sullo stato delle radio-assistenze, a seconda della configurazione dell'aeroporto.
- la nuova rete E-NET 2 con tecnologia *Multiprotocol Label Switching*, in grado di rendere più veloce e sicura la trasmissione dati. Tale infrastruttura è anche propedeutica all'implementazione delle torri di controllo remote.
- il nuovo sistema di Supervisione e Gestione Tecnica Centrale (TOC), per il controllo dei processi manutentivi su scala nazionale.
- l'evoluzione del Data Link, il quale consente le comunicazioni terra/bordo/terra come *digital messaging*, senza far ricorso alle tradizionali comunicazioni verbali via radio. Questo, nel 2018, è stato implementato presso tutti i centri di controllo e continuerà ad essere potenziato nei prossimi anni all'aumentare del traffico, sulla base delle nuove tecnologie entranti.

Parallelamente ENAV partecipa ai più importanti programmi di ricerca internazionali tra i quali, il programma della Commissione Europea SESAR, è senza dubbio uno dei più significativi. Il programma ha avuto avvio con il SESAR 1 (2009-2016) ed è stato successivamente esteso ad una seconda fase denominata SESAR 2020 (2017-2022).

In virtù di questa partecipazione, e della riconosciuta esperienza nella gestione del traffico aereo, il Gruppo ENAV oggi è in grado di guidare il cambiamento a livello internazionale e di orientare i propri obiettivi strategici, in linea con lo sviluppo del futuro sistema ATM Europeo, creando innovazione anche tramite:

- la partecipazione a programmi e progetti internazionali finalizzati ad una maggiore efficienza delle tecnologie e dei sistemi ATM, definiti sulla base della pianificazione europea, delle partnership internazionali in corso e delle esigenze operative nazionali;
- il coordinamento delle principali attività di ricerca e innovazione svolte in ambito nazionale ed internazionale, in particolare nel quadro delle attività della SESAR Joint Undertaking;
- la partecipazione alla stesura ed agli aggiornamenti dell'*European ATM Master Plan* e del *Deployment Programme* Europeo;
- la pianificazione, sviluppo e monitoraggio di progetti ricompresi in ambito SESAR Deployment/ATM Master Plan Europeo e collegati al Piano degli Investimenti della Società;
- lo sviluppo delle iniziative innovative nell'ambito delle tecnologie satellitari.

La partecipazione a progetti di ricerca ed innovazione è regolata in ambito internazionale ed europeo tramite l'Adesione delle Società del Gruppo a programmi quadro ed alla sottoscrizione di Grant Agreements, che regolano i rapporti tra le parti, l'eventuale erogazione di finanziamenti comunitari ed in generale definiscono le regole di partecipazione ai diversi programmi di ricerca.

Inoltre, al fine di valutare l'efficacia delle politiche e delle attività poste in essere, ENAV adotta una serie di meccanismi di verifica. In particolare:

- **introduzione di sistemi di misurazione:** il responsabile delle strutture che si occupano di ricerca ed innovazione viene valutato anche in virtù degli obiettivi raggiunti nelle iniziative sviluppate nei differenti domini;
- **valutazione esterna delle performance/valutazione da parte degli stakeholder:** l'ente che supervisiona le attività di ricerca, la SESAR Joint Undertaking, svolge un'attività di valutazione sulla qualità delle attività svolte, sulla rispondenza dei risultati agli obiettivi attesi e gestisce le interazioni con i vari partner nelle attività di ricerca ed innovazione.

Oggi ENAV partecipa dunque al processo di innovazione dell'attuale sistema ATM europeo con un ruolo da protagonista, quale ha rivestito negli ultimi decenni, lavorando alla realizzazione e all'implementazione delle tecnologie e delle procedure operative di ultima generazione, al fine di garantire i servizi ad un numero sempre maggiore di voli in modo efficiente, sicuro e rispettoso dell'ambiente.

#### 1.4. PIANO DI SOSTENIBILITÀ 2018-2020

Il Piano di Sostenibilità 2018-2020 nasce con l'intento di perseguire con maggiore incisività gli obiettivi definiti nei 17 SDGs dalle Nazioni Unite ed è stato elaborato tenendo anche in considerazione i temi evidenziati dall'analisi di materialità, gli spunti emersi nello Stakeholder Engagement e le *best practice* in ambito di sostenibilità.



Il Piano si basa su 5 asset:

1. **Strategia e Governance**: individua una serie di iniziative volte ad impattare sulle strategie aziendali e sul sistema normativo e gestionale della Società, al fine di integrare la sostenibilità all'interno del Gruppo;
2. **Politiche**: prevede una serie di azioni volte a disciplinare specifiche tematiche ESG in diversi ambiti dell'operatività del Gruppo ENAV;
3. **Innovazione Tecnologica**: individuazione di un set di progetti finalizzati a realizzare alcuni degli obiettivi strategici del Gruppo ENAV;
4. **Reporting e Comunicazione**: indica un insieme di azioni finalizzate a rafforzare il processo di rendicontazione non finanziaria e la comunicazione esterna delle performance e dei principi che guidano la strategia di sostenibilità del Gruppo ENAV;
5. **Cultura Aziendale e Progetti Dedicati**: si pone come fine quello di divulgare all'interno dell'Organizzazione una cultura, sia individuale che aziendale, orientata ai principi di Sostenibilità.

I progetti previsti per il 2018 e il 2019 sono stati tutti realizzati, ad eccezione di uno slittato per un problema tecnico.<sup>5</sup>

### Strategia e Governance



- ISTITUIRE UN COMITATO DI SOSTENIBILITÀ;
- INDIVIDUARE ALL'INTERNO DELLE FUNZIONI AZIENDALI ALCUNI "SUSTAINABILITY AMBASSADOR", FIGURE IN GRADO DI DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ E COLLABORARE CON LA FUNZIONE COMUNICAZIONE – CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY PER LA PROGETTAZIONE DI INIZIATIVE SPECIFICHE;
- INTEGRARE NEL PROCESSO DI ENTERPRISE RISK MANAGEMENT L'IDENTIFICAZIONE, LA VALUTAZIONE E IL MONITORAGGIO DEI RISCHI ESG DEFINITI NELLA DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA/BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ;
- MANTENERE IL SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE SEMPRE ALLINEATO ALLE INDICAZIONI DEL CODICE DI AUTODISCIPLINA DI BORSA ITALIANA E ALLE BEST PRACTICE DI RIFERIMENTO A LIVELLO NAZIONALE E INTERNAZIONALE;



---



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

<sup>5</sup> Progetto di rifacimento di un impianto di illuminazione.

## Strategia e Governance

### Strategia e Governance



- INTRODURRE NEL SISTEMA DI REMUNERAZIONE DEL MANAGEMENT E DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO UN **SISTEMA DI INCENTIVI** PER LA GESTIONE E IL RAGGIUNGIMENTO DI TARGET ESG SPECIFICI;
- GARANTIRE LA VERIFICA DELL'ALLINEAMENTO DEI **DOCUMENTI DI GOVERNANCE APPROVATI DAL CDA**, INERENTI LE POLITICHE DI GESTIONE DEI RISCHI (ES. RISK APPETITE, RISK POLICIES) CON GLI ASPETTI CHIAVE DEL PIANO DI SOSTENIBILITÀ;
- PROSEGUIRE NEL PROCESSO **AUTOVALUTAZIONE DEL FUNZIONAMENTO** DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E DEI DIVERSI COMITATI (ES. AUTOVALUTAZIONE, VALUTAZIONE INDEPENDENTE DA TERZE PARTI) ANCHE IN RELAZIONE AI PRINCIPI CONTENUTI NEL CODICE DI AUTODISCIPLINA A CUI ENAV ADERISCE(considerando anche i criteri di diversità raccomandati);
- FORMALIZZARE, PER OGNI SCHEDA DEL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ, IL **PROCESSO DI FORMAZIONE DEL DATO** EVIDENZIANDO EVENTUALI CRITICITÀ
- DEFINIRE UN INSIEME DI **TARGET QUALITATIVI E QUANTITATIVI**, E RELATIVE TEMPISTICHE PER IL RAGGIUNGIMENTO DI OBIETTIVI CONNESSI A TEMATICHE DI SOSTENIBILITÀ RILEVANTI PER IL GRUPPO (CONTENUTE NELLA MATERIALETTA DI MATERIALITÀ);

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

## Politiche

### Politiche



- FORMALIZZARE E PUBBLICARE UNA **POLITICA AMBIENTALE** PER LA DEFINIZIONE DEGLI INDIRIZZI, IMPEGNI ED OBIETTIVI CHE IL VERTICE AZIENDALE INTENDE PROMUovere ASSICURANDO LA CONFORMITÀ LEGISLATIVA E IL MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI AMBIENTALI, PERSEGUENDO L'OBIETTIVO DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE;
- INTRODURRE UN **SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE** (EMS) CHE ASSUMA A RIFERIMENTO STANDARD INTERNAZIONALI DI SETTORE (AD ES. ISO14001) E CHE SIA OGGETTO DI AUDIT INTERNO;  
*Target: entro il 2020*
- FORMALIZZARE E PUBBLICARE UNA POLITICA SUI DIRITTI UMANI ISPIRATA A PRINCIPI DIFFUSI A LIVELLO INTERNAZIONALE (ES. UN *GUIDING PRINCIPLES ON BUSINESS AND HUMAN RIGHTS*) DA APPLICARE AL GRUPPO, AI SUOI FORNITORI E PARTNER AZIENDALI NELLE OPERAZIONI COMMERCIALI. TALE POLITICA SI PONE L'OBIETTIVO DI INDICARE I PRINCIPI DI VALUTAZIONE E MONITORAGGIO SUL RISPETTO DEI DIRITTI UMANI;
- FORMALIZZARE E PUBBLICARE UNA **POLITICA PER LA DIVERSITÀ E LE PARI OPPORTUNITÀ** VOLTA A TUTELARE LA DIVERSITÀ DI GENERE ALL'INTERNO DEL GRUPPO, COSÌ COME A TUTELARE IL RISPETTO DELLE PARI OPPORTUNITÀ LUNGO LE DIVERSE FASI DEL PERCORSO PROFESSIONALE DEI DIPENDENTI;

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV



- FORMALIZZARE E PUBBLICARE UNA **POLITICA ANTI-CORRUZIONE** (CODICE DI COMPORTAMENTO PER IL CONTRASTO ALLA CORRUZIONE) CHE DISCIPLINI, TRA I VARI ASPETTI, L'EROGAZIONE DI SPONSORIZZAZIONI E DONAZIONI, LA GESTIONE DEI RAPPORTI COMMERCIALI ED EVENTUALI CONTRIBUTI POLITICI DIRETTI E INDIRETTI;
- INTRODURRE UN **SISTEMA DI GESTIONE ANTI-CORRUZIONE** DI GRUPPO CHE ASSUMA A RIFERIMENTO STANDARD INTERNAZIONALI (ES. ISO 37001);
- ADOTTARE UN **REGOLAMENTO WHISTLEBLOWING**;

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV



#### DIGITALIZZAZIONE ED AUTOMAZIONE

- SISTEMA DATA LINK NEI 4 ACC (DIGITALIZZAZIONE VOICE MESSAGING)
- NUOVO SISTEMA DIGITALIZZAZIONE TWR , BASATO SU ELECTRONIC STRIP DI MALPENSA (1 IN ITALIA), LUNATE E FIUMICINO

*Target: 2020*

- TOOL DI MEDIUM TERM CONFLICT DETECTION NEI 4 ACC (AUTOMAZIONE PROCESSO DI RILEVAMENTO CONFLITTI)
- INTRODUZIONE NUOVO SISTEMA DI GESTIONE DELLA MANUTENZIONE DA REMOTO (TOC/HAL); (DIGITALIZZAZIONE PROCESSI MANUTENTIVI)

*Target: digitalizzazione processi manutentivi entro il 2020*

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

## Innovazione tecnologica

### Innovation technology



#### INNOVAZIONE SORVEGLIANZA

- COMPLETAMENTO AMMODERNAMENTO SORVEGLIANZA GROUND PRESSO FCO, MXP, TO, BG, LIN CON AGGIORNAMENTO DEGLI SMR O SISTEMI DI MULTILATERAZIONE (2018-20)

Target: 2020

#### INNOVAZIONE INFRASTRUTTURALE

- REALIZZAZIONE DI PRIVATE CLOUD PER SISTEMI ATM DI TEST
- REALIZZAZIONE DI PRIVATE CLOUD PER SISTEMI ATM OPERATIVI

Target 2020

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

## Reporting e comunicazione

### Reporting e comunicazione



- AMPLIARE LA COMUNICAZIONE CON GLI INVESTITORI, DEDICANDO PIÙ SPAZIO ALLE INFORMAZIONI NON-FINANZIARIE DEL GRUPPO NEI TRADIZIONALI MOMENTI DI INCONTRO E, QUANDO POSSIBILE, ORGANIZZANDO/PARTECIPANDO ANCHE A INCONTRI DEDICATI CON INVESTITORI "ETICI/RESPONSABILI"
- PARTECIPARE AD INIZIATIVE ESTERNE SULLA SOSTENIBILITÀ PROPOSTE DA ENTI TERZI (ES. ASVIS, CSR MANAGEMENT NETWORK, CSR EUROPE, NEDCOMMUNITY) E A TAVOLE ROTONDE INCENTRATE SU TEMI DI SOSTENIBILITÀ (ES. DIVERSITY, DIRITTI UMANI, AMBIENTE), SIA CON IL RUOLO DI SPEAKER CHE IN QUALITÀ DI UDITORI;
- SVOLGERE ATTIVITÀ PERIODICHE DI **STAKEHOLDER ENGAGEMENT** AL FINE DI CONFRONTARSI SUL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ INTRAPRESO DALL'AZIENDA E SUI TEMI DI SOSTENIBILITÀ RISULTATI RILEVANTI COSÌ DA POTER CONDIVIDERE POSSIBILI SCENARI EVOLUTIVI E PROGETTUALITÀ UTILI ALLA CREAZIONE DI VALORE CONDIVISO CON VARIE CATEGORIE DI STAKEHOLDER.

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

## Reporting e comunicazione

### Reporting e comunicazione



- PUBBLICARE UN BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ "IN ACCORDANCE TO GRI" COMPRENSIVO DELLA DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA (D.LGS. 254/2016);
- EROGARE ATTIVITÀ DI FORMAZIONE DEDICATE AL REPORTING NON-FINANZIARIO E ALL'UTILIZZO DEL NUOVO SISTEMA IT;
- RAFFORZARE LA COMUNICAZIONE ESTERNA SUI TEMI DELLA SOSTENIBILITÀ CON LO SVILUPPO DEL PORTALE WEB DEDICATO E LA PRESENZA SUI SOCIAL

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

## Cultura aziendale e progetti dedicati

### Cultura aziendale e progetti dedicati



- SVILUPPARE UN PIANO DI COMUNICAZIONE INTERNA SULLA SOSTENIBILITÀ VOLTO A CREARE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ E SENSIBILIZZARE I DIPENDENTI SULL'IMPATTO SOCIO-AMBIENTALE POSITIVO DELLE PICCOLE AZIONI QUOTIDIANE FINALIZZATO A FORMARE, SENSIBILIZZARE E INGAGGIARE PROATTIVAMENTE LA COMUNITÀ AZIENDALE
- PIANIFICARE ULTERIORI OCCASIONI DI INCONTRO TRA PILOTI E CONTROLLORI PER AUMENTARE LA CONOSCENZA RECIPROCA DEGLI STRUMENTI E DEI SERVIZI FORNITI DA CIASCUNO E MIGLIORARE LA CONNESSIONE E FLUIDITÀ DELLE COMUNICAZIONI NELLE VARIE FASI DEL VOLO;
- DEFINIRE INIZIATIVE SPECIFICHE FINALIZZATE ALLO SVILUPPO DEL CAPITALE UMANO ATTRAVERSO:  
Strumenti di valutazione delle competenze tecnico/manageriali rispetto agli obiettivi di business e relativi programmi di sviluppo.  
Avvio di un cantiere di lavoro finalizzato alla messa a punto di uno specifico strumento per l'analisi e la valutazione della people satisfaction;

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

## Cultura aziendale e progetti dedicati

**Cultura aziendale e progetti dedicati**



8 INNOVAZIONE E SOSTENIBILITÀ  
10 RIDURRE LE CONSUMAZIONI energetiche  
11 SVILUPPO DI COMUNITÀ SOSTENIBILI  
15 FELICITÀ FAMIGLIA FORESTARE  
4 DESTINAZIONE DI QUALITÀ

- Sviluppo di programmi di Welfare**
  - **MONEY AND TIME SAVING**  
*Target : sviluppo di almeno 2 iniziative legate alle survey interne di ascolto del personale*
  - **FORME DI LAVORO FLESSIBILE**  
*Target : sviluppo di un progetto pilota di smart working entro il 2019*
  - **MIGLIORAMENTO DELL'AMBIENTE DI LAVORO (SEDE CENTRALE)**  
*Target : almeno 1 iniziativa nel 2019*
  - **MOBILITÀ E SERVIZI CONDIVISI**  
*Target : Studio di fattibilità di almeno due iniziative di cui una con aziende limitrofe*
- Sviluppo di programmi di protezione del personale - SECURITY E HSE (Referente Bettini – Di Maio)**
  - **TRAVEL SECURITY**  
*Target: lancio della piattaforma di Travel Security e supporto del personale in missione all'estero (giugno 2019)*

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

## Cultura aziendale e progetti dedicati

**Cultura aziendale e progetti dedicati**



8 INNOVAZIONE E SOSTENIBILITÀ  
10 RIDURRE LE CONSUMAZIONI energetiche  
11 SVILUPPO DI COMUNITÀ SOSTENIBILI  
15 FELICITÀ FAMIGLIA FORESTARE  
4 DESTINAZIONE DI QUALITÀ

- INIZIATIVE FINALIZZATE ALLA TUTELA DEL CAPITALE NATURALE ATTRAVERSO L'USO DI MATERIALI DI CONSUMO**
  - **EFFICIENZA ENERGETICA**  
*Target: almeno una iniziativa entro il 2019 (rifacimento impianto di illuminazione finalizzato al risparmio energetico e a maggiore efficienza nella sede centrale) **A causa di un problema tecnico, il progetto ha subito uno slittamento e sta per essere bandita la gara***
- Sviluppo di ulteriori strumenti nel digital workplace nell'ambito del work life balance**
  1. Avvio Web Communities, e aree tematiche in genere, integrate con la Intranet e consultabili in mobilità;
  2. Avvio web TV a supporto degli Ambassadors.
- Partecipazione all'evento di orientamento per le scuole denominato "Destinazione Futuro: il Congresso Scientifico dei Ragazzi" per l'anno scolastico 2018-2019.**

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

## 1.5. INTEGRAZIONE AL PIANO DI SOSTENIBILITÀ: NUOVI OBIETTIVI 2020

Alla luce dell'accresciuta consapevolezza rispetto ad alcune tematiche importanti, a fine 2019 il Piano triennale del Gruppo è stato aggiornato con l'inserimento di un nuovo asset, il Climate Change, e con l'introduzione di nuovi obiettivi sfidanti da realizzare nel corso del 2020.

Di seguito si riportano i nuovi obiettivi che vanno ad aggiungersi a quelli già individuati nel Piano di Sostenibilità 2018-2020.

### Strategia e Governance

- INSERIMENTO KPI ESG QUANTITATIVI PER L'AD E IL MANAGEMENT
- ANALISI E MISURAZIONE DEGLI IMPATTI SOCIALI GENERATI DAL BUSINESS DI ENAV RISPETTO A PARAMETRI NAZIONALI E INTERNAZIONALI (ES. SDGs)



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni conclusive



### Politiche

- ADOTTARE UNA POLICY SULLA DIVERSITÀ NELLA COMPOSIZIONE DEGLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO
- AVVIO PROGETTO PER LA VALUTAZIONE ESG DEI FORNITORI ENAV E TS NELL'AMBITO DELLA STRATEGIA DI GESTIONE DELLA SUPPLY CHAIN (ES. IDENTIFICAZIONE FORNITORI CRITICI)



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni conclusive





## Reporting e comunicazione

- REALIZZAZIONE NUOVO VIDEO SOSTENIBILITÀ ENAV
- ULTERIORE IMPLEMENTAZIONE DI CANALI SOCIAL DEDICATI ALLA COMUNICAZIONE DI SOSTENIBILITÀ

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV



## Cultura aziendale e progetti dedicati

- AVVIO DI UNA COMMUNITY INTERNA SULLA SOSTENIBILITÀ
- AVVIO DEL COMITATO MANAGERIALE DI SOSTENIBILITÀ (PREVISTO INTERVENTO DELLA STRUTTURA SOSTENIBILITÀ IN OGNI MANAGEMENT MEETING)
- SVILUPPO DI ULTERIORI INIZIATIVE IN AMBITO CORPORATE CITIZENSHIP
- ASSESSMENT SU POSIZIONAMENTO MANAGEMENT TEMATICA DIVERSITY E INCLUSION
- ULTERIORE SVILUPPO DEL PROGETTO DI SMART WORKING (TARGET IN VIA DI DEFINIZIONE)
- SVILUPPO DELLA PIATTAFORMA PER LA CONVERSIONE DEL PREMIO DI RISULTATO IN STRUMENTI DI WELFARE

Azioni da avviare/avviate  
 Azioni concluse



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV

 Climate Change

- DIMINUIRE L'USO DELLA PLASTICA MONOUSO IN AZIENDA
- AVVIO PROGETTO SOSTITUZIONE FLOTTA AZIENDALE CON VEICOLI ELETTRICI E CONSEGUENTE RISPARMIO IN TERMINI DI CO<sub>2</sub>
- ASSESSMENT SUI CONSUMI FINALIZZATO ALL'OBBIETTIVO DI CARBON NEUTRALITY
- INIZIATIVA ENAV/PILOGRAFICO DI MOBILITY MANAGEMENT: NAVETTA PER I DIPENDENTI DELLE DUE SOCIETÀ DA E VERSO I PRINCIPALI SNODI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



La Corporate Social Responsibility del Gruppo ENAV



## **2. CONOSCERE ENAV**

### **2.1 CARTA D'IDENTITÀ**

Oggi, chiunque salga su un aereo, dà per scontata la sicurezza di quel volo, ritenendo tale aspetto un presupposto imprescindibile. Difficilmente si riesce ad immaginare il lavoro e l'impegno che, chi si occupa di gestire il traffico aereo, dedica ogni giorno a questo imprescindibile aspetto ma è proprio da questo che nasce la *mission* di ENAV: garantire la sicurezza e la puntualità ai milioni di passeggeri che volano nei cieli italiani, contribuendo alla crescita del trasporto aereo nazionale ed europeo con efficienza, innovazione e nel rispetto dell'ambiente. Tutto questo fa di ENAV un'azienda che, nella sostenibilità e nell'impegno nei confronti della collettività, ha la sua ragione di essere.

Controllata al 53% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ENAV è l'operatore unico a livello nazionale nel controllo del traffico aereo civile.

Con 4.049 dipendenti, garantisce agli oltre 2,05 milioni di aerei che volano sullo spazio aereo nazionale ogni anno, sicurezza e puntualità 24 ore su 24, fornendo tutti i servizi della navigazione aerea alle compagnie che volano in Italia.

Dalle Torri di Controllo di 45 aeroporti, ENAV gestisce decolli, atterraggi e movimentazioni al suolo degli aeromobili e, a tutti quelli in rotta, ne assicura dai 4 Centri di Controllo d'Area l'assistenza alla navigazione, siano essi destinati al sorvolo del Paese oppure ad atterrare presso un aeroporto nazionale.

Considerata da tempo tra i "big five" europei per *performance* operative e innovazione, ENAV è una componente fondamentale del sistema dell'*Air Traffic Management* (di seguito ATM) 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 in tutta l'Unione Europea con l'obiettivo di rafforzare la sicurezza e l'efficienza del trasporto aereo continentale.

Da anni il Gruppo ENAV è impegnato anche a sostegno dell'ambiente, grazie alla costante ottimizzazione delle rotte per ridurre i consumi degli aerei e all'utilizzo di tecnologie innovative che migliorino l'efficienza delle proprie infrastrutture.

**4 CENTRI DI CONTROLLO**

**45 TORRI DI CONTROLLO**

**732.800 KMQ SPAZIO DI COMPETENZA**

**2,05 MLN DI VOLI CONTROLLATI**

**7.300 PICCO DI VOLI GESTITI IN UN GIORNO NEL 2019**

**4.049 DIPENDENTI**

## **2.2. LE ATTIVITÀ**

### **Il controllo del traffico aereo**

Assicura l'assistenza alla navigazione a tutti gli aeromobili in rotta, siano essi destinati al sorvolo del Paese oppure ad atterrare presso un aeroporto nazionale, attraverso i quattro Centri di Controllo d'Area (ACC) di Roma, Milano, Padova e Brindisi e dalle Torri di Controllo di 45 aeroporti civili italiani. Dagli ACC, che hanno giurisdizione ciascuno su una parte di spazio aereo ben definita, viene gestita la fase di rotta, mentre dalle Torri di Controllo vengono gestiti, i decolli, gli atterraggi e la movimentazione al suolo degli aeromobili.

### **Progettazione spazi aerei**

Sovraintendere all'organizzazione dello spazio aereo di competenza attraverso la progettazione delle procedure di volo, sia convenzionali sia di navigazione satellitare, e alla definizione di un sistema di rotte funzionale volto al soddisfacimento degli obiettivi di *Safety, Capacity, Environment, Flight Efficiency* e al contenimento dei costi.

### **Meteorologia**

Osservazioni e previsioni delle condizioni meteorologiche che vengono rilasciate in tempo reale sulle reti internazionali e di tele comunicazione. Dalle stazioni meteorologiche aeroportuali vengono emessi bollettini di osservazione con cadenza oraria o semi oraria e messaggi meteo finalizzati alla meteorologia sinottica, secondo quanto previsto dall'Organizzazione Meteorologica Mondiale (WMO).

### **Informazioni Aeronautiche**

Fornire il servizio di Informazioni Aeronautiche ai piloti e al personale di volo, provvedendo alla diffusione e all'aggiornamento dei dati per l'intero territorio italiano. L'informazione aeronautica essenziale per i naviganti è diffusa attraverso il Pacchetto Integrato delle Informazioni Aeronautiche (IAIP), consultabile anche sul sito istituzionale [www.enav.it](http://www.enav.it).

### **Radiomisure**

Garantire, grazie alla propria flotta aerea, il controllo continuo delle radioassistenze nazionali che forniscono al pilota le informazioni sull'esatta posizione del velivolo. La continua verifica dell'accuratezza dei segnali radioelettrici permette agli operatori del trasporto aereo di volare in massima sicurezza.

### **Ingegneria e manutenzione**

Progettazione, realizzazione ed esercizio di tutta l'infrastruttura tecnologica necessaria per l'assistenza al volo. Le attività progettuali sono integrate con processi di standardizzazione ed evoluzione a livello internazionale, e con numerosi progetti comuni con altri *service provider*. Techno Sky assicura i servizi legati alla gestione e manutenzione degli apparati e dei sistemi per il controllo del traffico aereo.

### **Ricerca e innovazione**

Ricerca e innovazione sono centralizzate a livello europeo all'interno del programma SESAR(*Single European Sky ATM Research*). In stretto coordinamento con la Commissione Europea, ENAV partecipa a molteplici progetti volti alla definizione e alla verifica di nuovi concetti operativi, tecnologie e sistemi, con l'obiettivo di migliorare la capacità e le performance del sistema internazionale dei servizi della navigazione aerea.

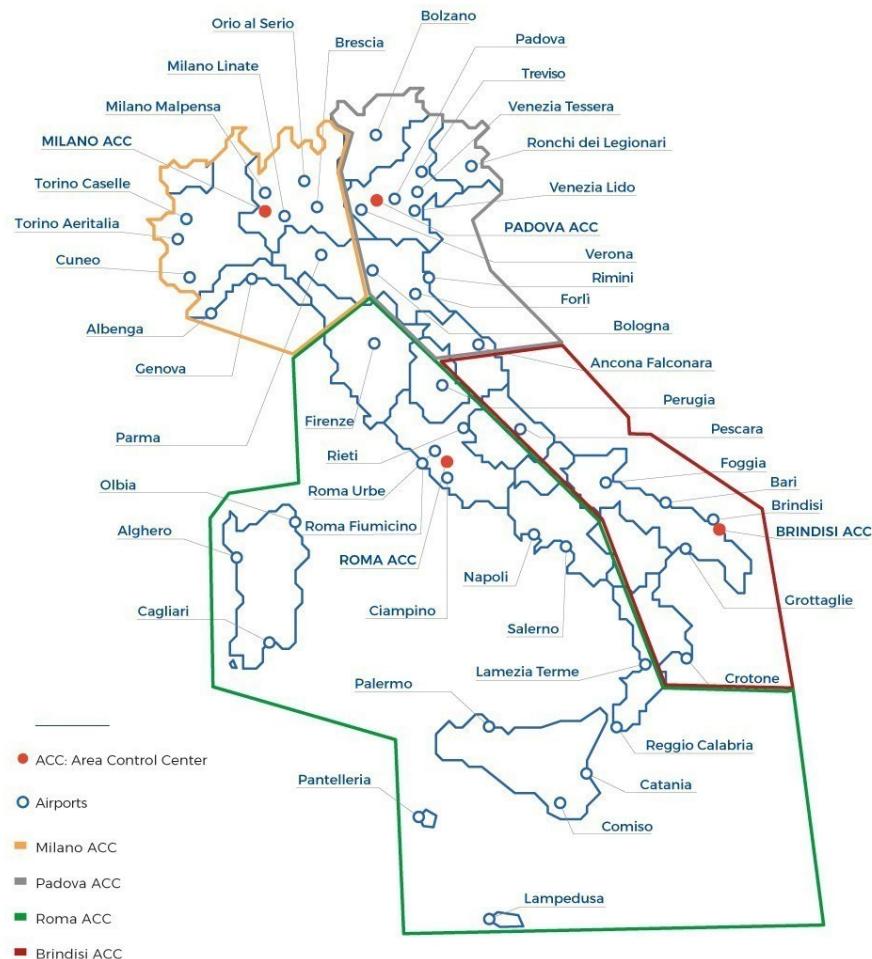
## **Training**

Unica Società in Italia autorizzata a selezionare, formare e aggiornare i diversi profili professionali che operano nei servizi per il controllo del traffico aereo civile. La struttura *Operational & Technical Training* assicura formazione specialistica di alto livello, fornendo sia l'addestramento iniziale sia un aggiornamento continuo del personale.

## 2.3. MODELLO OPERATIVO

ENAV assicura l'assistenza alla navigazione a tutti gli aeromobili, siano essi destinati al sorvolo del Paese oppure ad atterrare presso un aeroporto nazionale, attraverso:

- i 4 Centri di Controllo d'Area (ACC) di Roma, Milano, Padova e Brindisi per quanto riguarda la fase di rotta;
- le 45 Torri di Controllo - per la fase di decollo, atterraggio e la movimentazione al suolo degli aeromobili - di altrettanti aeroporti civili italiani: Fiumicino, Malpensa, Linate, Venezia Tessera, Bari, Bologna, Catania, Ciampino, Napoli, Olbia, Orio al Serio, Palermo, Torino Caselle, Verona Villafranca, Alghero, Brindisi, Cagliari, Firenze, Genova, Lamezia Terme, Rimini, Ronchi dei Legionari, Treviso, Parma, Torino Aeritalia, Albenga, Cuneo, Brescia, Bolzano, Padova, Venezia Lido, Perugia, Ancona Falconara, Forlì, Roma Urbe, Pescara, Rieti, Salerno, Reggio Calabria, Comiso, Pantelleria, Lampedusa, Grottaglie, Crotone, Foggia.



Il controllo del traffico aereo viene garantito senza soluzione di continuità, da quando un aereo accende i motori, fino a quando li spegne. Compito del controllore del traffico aereo, sia che esso operi da una Torre di Controllo, sia che gestisca il traffico aereo da un Centro di Controllo d'Area, è quello di garantire una separazione minima tra gli aeromobili che sia di 5 miglia sulla linea orizzontale e di 1.000 piedi in verticale.



### **3. LE PERFORMANCE DEL 2019**

#### **ENAV IN CIFRE**

- 45 Torri di Controllo
- 4 Centri di Controllo d'Area
- 4.049 dipendenti
- 2,05 milioni di voli controllati annualmente
- 7.300 picco di voli gestito in un giorno
- 732.800 kmq di spazio aereo gestito

#### **DATI BILANCIO 2019**

- 902,9 milioni di euro di ricavi (+1,5% sul 2018)
- 118,4 milioni di utile di esercizio di pertinenza del Gruppo (+3,5% sul 2018)
- 302,87 Ebitda (+1,8% sul 2018)

#### **HIGHLIGHTS COMMUNITY 2019**

- Leader in Europa nella puntualità con 0,021 minuti di ritardo AFTM assegnati in rotta tra i principali ANSP<sup>6</sup>
- Oltre 92.300 ore di formazione tecnico operativa
- Circa 110 milioni € di investimenti in infrastrutture su 116,3 milioni € di investimenti complessivi.
- Circa 1.800 ore volate dagli aerei del servizio *Flight Inspection and Validation*

#### **HIGHLIGHTS ENVIRONMENT 2019**

- 167 milioni di kg di CO<sub>2</sub> il minor impatto generato con il progetto *Free Route*
- 142 mila kg di CO<sub>2</sub> evitate grazie alla produzione di energia da fonti rinnovabili

#### **HIGHLIGHTS PEOPLE 2019**

- 100% persone con contratto a tempo indeterminato
- 6% tasso di turnover
- Oltre 138.700 ore di formazione in aula ed e-learning
- Circa 108.550 ore di Addestramento continuo e Addestramento di unità operativa

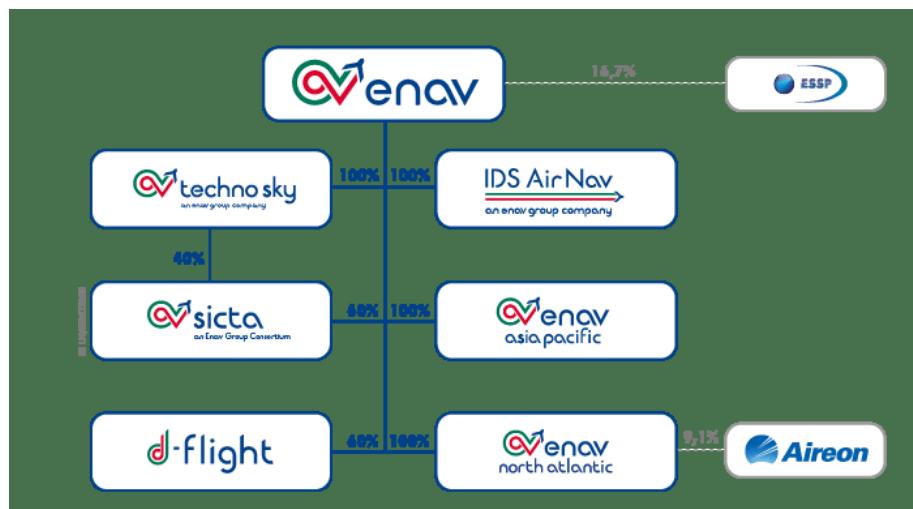
---

<sup>6</sup> I principali ANSP in Europa sono: Germania, Francia, Regno Unito, Spagna e Italia.

## 4. IL GRUPPO

### 4.1. IL PROFILO DEL GRUPPO

Sicurezza e qualità del servizio sono le parole chiave a cui si ispira la cultura di ENAV che, per questo, viene riconosciuta come uno dei migliori *service provider* a livello internazionale, con un approccio sempre più orientato al cliente e alla tutela dell'ambiente, finalizzato anche a definire una strategia in grado di creare valore costante alla crescita del trasporto aereo.



Del Gruppo ENAV fanno parte anche le società controllate Techno Sky S.r.l., ENAV Asia Pacific SBN BHD ed ENAV North Atlantic LLC. Grazie ad esse, oltre a rendere i servizi della navigazione aerea come per legge e per Statuto, la Società è in grado di garantire l'installazione, la manutenzione e il monitoraggio costante dei sistemi di assistenza al volo e dei relativi *hardware* e *software*, di sviluppare e collaudare nuove tecnologie e di essere presente all'estero con attività commerciali di consulenza e fornitura dei servizi sui mercati internazionali.

Nello specifico Techno Sky, società addetta alla logistica ed alla manutenzione del Gruppo ENAV, assicura la piena efficienza operativa e la completa disponibilità - senza soluzione di continuità - degli impianti, dei sistemi e dei software utilizzati per il controllo del traffico aereo in Italia. Techno Sky gestisce e manutiene:

**4 CENTRI DI CONTROLLO D'AREA**

**45 AEROPORTI**

**44 SISTEMI RADAR**

**121 CENTRI DI TELECOMUNICAZIONE**

**68 SISTEMI METEO**

**239 SISTEMI DI AUSILIO ALLA NAVIGAZIONE**

**28 SISTEMI SOFTWARE IN MANUTENZIONE PER TOTALI 30.493 INSTALLAZIONI IN ESERCIZIO OPERATIVO ATM (AIR TRAFFIC MANAGEMENT)**

Techno Sky è inoltre dotata di una struttura operativa distribuita strategicamente su tutto il territorio nazionale che le permette di rispondere con efficacia e tempestività a ogni esigenza di carattere tecnico, implementativo e gestionale.

In qualità di integratore dei sistemi *mission critical* di ENAV, Techno Sky presidia l'intera catena del valore: ricerca e sviluppo, ingegneria dei sistemi, progettazione, sviluppo del *software ATM*, sviluppo dei sistemi meteo, installazione, integrazione, formazione, logistica, manutenzione, calibrazione degli strumenti di misura, gestione delle parti di ricambio e riparazione.

Techno Sky possiede un patrimonio unico di competenze, tecnologie ed esperienze accumulato negli oltre quarant'anni della sua primaria presenza sul mercato dei sistemi ATM al servizio di ENAV, anche in virtù delle partnership con i maggiori produttori globali delle tecnologie ATM, ICT, meteo e di *security* ed è impegnata anche nella commercializzazione dei propri servizi e nella realizzazione di progetti ad altri soggetti nazionali ed esteri (*providers ATM*, agenzie ed istituzioni, aeroporti).

Controllata da ENAV al 100%, nel marzo 2013 ENAV Asia Pacific (EAP) è stata costituita nella forma di *private company limited by shares* con sede a Kuala Lumpur in Malaysia. ENAV Asia Pacific si occupa di fornire, nell'ambito dell'attività di promozione e sviluppo commerciale, servizi di gestione e consulenza per il controllo del traffico aereo, oltre ad ulteriori servizi essenziali per la navigazione aerea. La presenza stabile della società nella regione è un fattore che rende il Gruppo un partner affidabile per tutte le aziende, le organizzazioni e le istituzioni locali, che mira a costruire relazioni a lungo termine con i propri clienti, rispondendo a tutte le esigenze in modo strutturato, efficace ed efficiente.

ENAV North Atlantic, anch'essa controllata al 100% da ENAV, è stata invece costituita il 29 gennaio 2014 nella forma della *limited liability company* di diritto statunitense ed ha come principale obiettivo quello di gestire la partecipazione di ENAV nel capitale sociale di Aireon LLC, una *limited liability* di diritto statunitense il cui oggetto sociale è la fornitura di servizi strumentali alle attività di *surveillance* della navigazione aerea tramite un servizio globale di sorveglianza satellitare.

ENAV è oggi uno degli azionisti di Aireon, con una quota di circa il 9,1%, (che si attesterà a 11,1% post esecuzione della clausola di *redemption*, la quale non comporterà ulteriori oneri a carico della Società) insieme ai *service provider* di Canada, Gran Bretagna, Irlanda e Danimarca e al partner industriale Iridium, proprietario della costellazione di satelliti. Si segnala che ENAV North Atlantic, in virtù delle attività che svolge, non ha dipendenti.

ENAV possiede anche una significativa partecipazione azionaria (16,7%) nella società di diritto francese ESSP S.a.s., la quale fornisce il servizio di potenziamento del segnale satellitare GPS denominato EGNOS. Assieme ad ENAV, gli azionisti di ESSP sono altri sei tra i maggiori fornitori di servizi della navigazione aerea Europei: DFS, DGAC-DSNA, ENAIRE, NATS, NAV-Portugal, *Skyguide*.

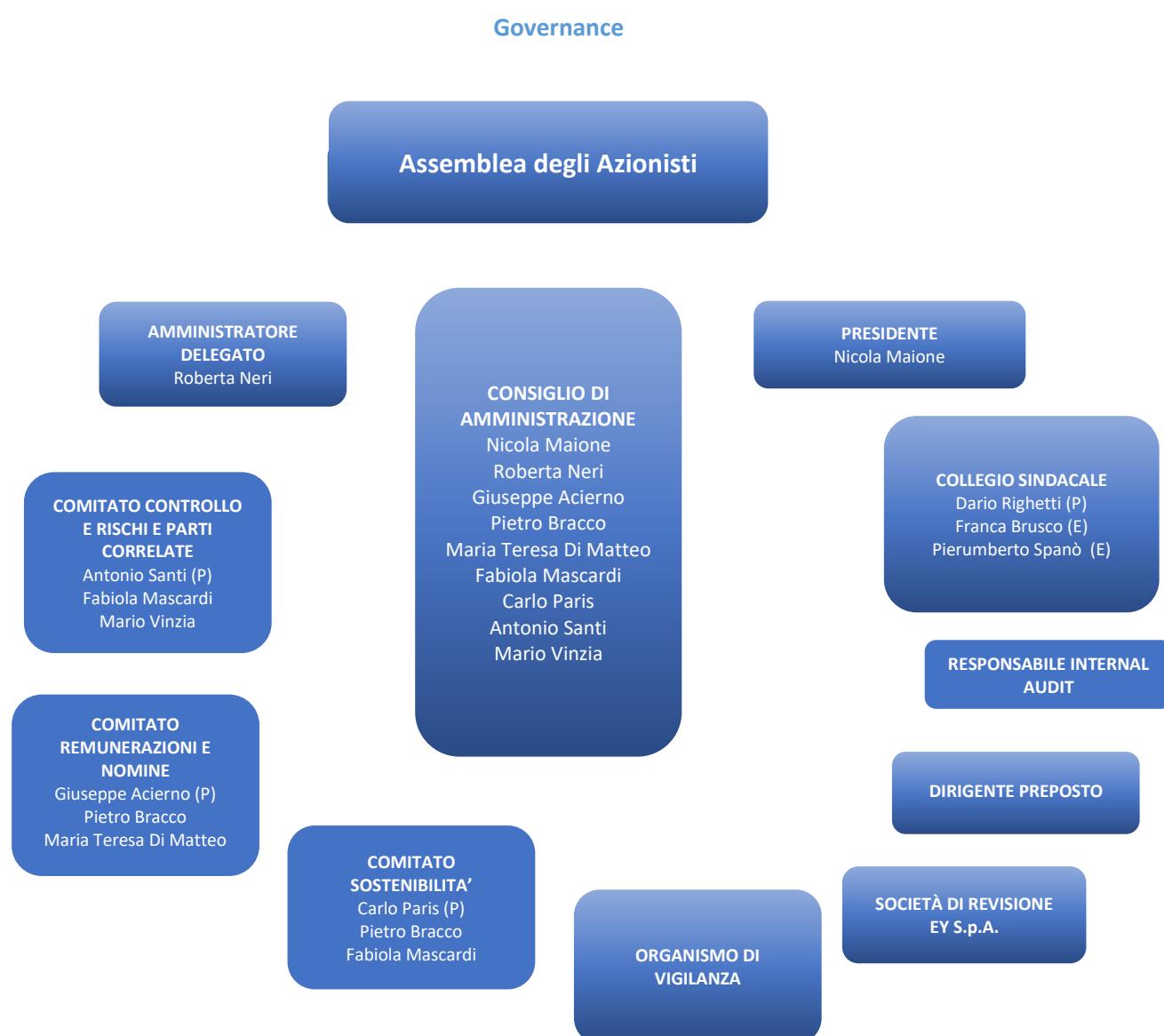
## 4.2. LA GOVERNANCE

### Il sistema di 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 principi contenuti nel Codice di Autodisciplina delle società quotate, promosso dal Comitato per la *Corporate Governance* partecipato da Borsa Italiana S.p.A., nonché con le raccomandazioni formulate dalla Consob in materia e, più in generale, con la *best practice* riscontrabile in ambito internazionale. Anche tenuto conto della rilevanza sociale dell'attività svolta dalla Società, la *governance* di ENAV risulta orientata al perseguimento dell'obiettivo prioritario della creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo ed all'adeguato bilanciamento e valorizzazione di tutti gli interessi coinvolti.

Il sistema di governo societario di ENAV è strutturato secondo il modello tradizionale di amministrazione e controllo e si caratterizza per la presenza dell'Assemblea degli Azionisti, del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale.

Per quanto concerne la composizione degli organi di governo e controllo e le responsabilità attribuite agli stessi, si rimanda alla descrizione di dettaglio riportata all'interno della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari pubblicata nella sezione "Governance" del sito [www.enav.it](http://www.enav.it).



## **Le politiche di diversità per la nomina degli organi di governo**

Relativamente alle politiche di diversità per la composizione del Consiglio di Amministrazione, ENAV applica criteri di nomina e selezione dei componenti l'Organo amministrativo previsti dallo Statuto, descritti in dettaglio all'interno della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari. In sintesi, secondo quanto previsto all'interno dell'articolo 11-bis.1 dello Statuto di ENAV, gli amministratori devono essere scelti secondo criteri di professionalità e competenza tra persone che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio attraverso l'esercizio di attività di amministrazione o di controllo (ovvero compiti direttivi presso imprese), di attività professionali o di insegnamento universitario in materie giuridiche, economiche, finanziarie o tecnico-scientifiche, attinenti o comunque funzionali all'attività di impresa, ovvero, funzioni amministrative o dirigenziali, presso enti pubblici o pubbliche amministrazioni, operanti in settori attinenti a quello di attività dell'impresa, ovvero presso enti o pubbliche amministrazioni che non hanno attinenza con i predetti settori purché le funzioni comportino la gestione di risorse economico-finanziarie. Inoltre, per quanto concerne la diversità di genere nella composizione del Consiglio di Amministrazione, lo Statuto di ENAV impone - all'art. 11-bis.3 - che la composizione dell'Organo amministrativo sia rispettosa dell'equilibrio tra i generi disposto dalla normativa vigente. A tali criteri si ispirano coerentemente anche i meccanismi di sostituzione di Amministratori e/o di integrazione del Consiglio.

La società adotta una *policy* sulla diversità nella composizione degli organi di amministrazione e controllo, pubblicata all'interno della sezione "Governance" del sito [www.enav.it](http://www.enav.it). Tenuto conto dei presidi normativi e statutari in materia di diversità e professionalità degli amministratori di ENAV, tale *policy* offre agli Azionisti e al Consiglio di Amministrazione, nel rispetto delle reciproche competenze, alcune indicazioni finalizzate ad assicurare la più ampia e congrua diversità di vedute all'interno dell'organo di governo, con particolare riguardo al percorso formativo e professionale degli amministratori, prospettando altresì processi di monitoraggio sull'applicazione della stessa.

Giunto quest'anno alla fase conclusiva del proprio mandato, il Consiglio di Amministrazione ha completato il processo triennale di autovalutazione articolato in un solido e strutturato percorso, al cui esito, in ossequio alle previsioni del Codice di autodisciplina, ha espresso agli azionisti orientamenti sulle figure manageriali e professionali la cui presenza in consiglio sia ritenuta opportuna, considerando anche i criteri di diversità. Tali orientamenti includono valutazioni circa:

- (i) l'adeguatezza della dimensione dello stesso, attualmente composto da nove amministratori;
- (ii) il mix di competenze, atte a garantire all'interno della compagine consiliare le opportune professionalità;
- (iii) l'indipendenza dei consiglieri di amministrazione, ad oggi presente per cinque dei nove componenti il Consiglio ai sensi del TUF e del Codice di autodisciplina, oltre che per il Presidente del Consiglio di Amministrazione, indipendente ai sensi del TUF;
- (iv) il rispetto dell'equilibrio tra i generi nella composizione dell'organo amministrativo, che trova primario presidio nella legge nonché nello Statuto;
- (v) l'impegno degli amministratori i quali nell'accettare la propria candidatura, dovranno avere attentamente valutato e assicurato agli Azionisti che li propongono la disponibilità di tempo sufficiente da dedicare allo svolgimento diligente del loro compito nel Consiglio di ENAV.

### **Criteri di nomina degli organi di controllo**

Ai sensi dell'art. 21 dello Statuto della Società, l'Assemblea nomina il Collegio Sindacale costituito da tre sindaci effettivi, fra i quali elegge il Presidente, e da due supplenti. Come dettagliatamente illustrato all'interno della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, i sindaci effettivi e i sindaci supplenti sono nominati dall'Assemblea sulla base di liste presentate dagli azionisti. I sindaci restano in carica per tre esercizi e scadono alla data dell'assemblea di approvazione del bilancio relativo al terzo esercizio della carica. 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. Per quanto riguarda la composizione del Collegio Sindacale, le situazioni di ineleggibilità ed i limiti al cumulo degli incarichi di amministrazione e controllo che possono essere ricoperti da parte dei componenti il Collegio Sindacale, trovano applicazione le disposizioni di legge e di regolamento vigenti. La composizione del Collegio Sindacale di ENAV deve assicurare il rispetto delle vigenti disposizioni di legge e regolamentari in materia di equilibrio tra i generi. Se nel corso del mandato vengono a mancare uno o più sindaci effettivi, subentrano i sindaci supplenti nell'ordine atto a garantire il rispetto delle suddette disposizioni in materia di equilibrio tra i generi.

Nel rispetto dei presidi normativi e statutari sulla diversità di genere, nonché sui requisiti professionali dei sindaci di ENAV, la "Policy sulla Diversità" nella composizione degli organi di amministrazione e controllo, pubblicata nella sezione "Governance" del sito [www.enav.it](http://www.enav.it), include indicazioni sui criteri per garantire un'adeguata diversità di opinioni all'interno dell'organo di controllo.

## **IL COMITATO DI SOSTENIBILITÀ E GLI ALTRI COMITATI ENDOCONSILIARI**

Nell'esercizio delle proprie prerogative e responsabilità, il Consiglio di Amministrazione si avvale del supporto di comitati, costituiti al proprio interno, con funzioni di natura propositiva e consultiva. Maggiori informazioni relativamente alla composizione e alle responsabilità di tali comitati sono fornite all'interno della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari. Attualmente il Consiglio di Amministrazione di ENAV si avvale delle funzioni consultive e propositive, svolte mediante adeguate istruttorie, di tre comitati endoconsiliari: (i) il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, (ii) il Comitato Remunerazioni e Nomine, e (iii) il Comitato Sostenibilità.

### ***Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate***

Si compone di tre amministratori non esecutivi, in maggioranza indipendenti, tra cui il Presidente. Al Comitato, ai sensi del relativo regolamento, sono affidati i compiti di cui all'art. 7 del Codice di Autodisciplina, oltre che quelli di cui al Regolamento Operazioni con Parti Correlate adottato da Consob con Delibera n. 17221/2010 ed alla Procedura per le Operazioni con Parti Correlate della Società.

### ***Comitato Remunerazioni e Nomine***

È composto da tre amministratori non esecutivi, in maggioranza indipendenti, tra cui il Presidente. Ai sensi del relativo regolamento di funzionamento, al Comitato sono affidati i compiti istruttori e propositivi nei confronti del Consiglio di Amministrazione di cui agli artt. 5 e 6 del Codice di Autodisciplina.

### ***Comitato di Sostenibilità***

Si compone di tre consiglieri non esecutivi e indipendenti.

Il Comitato ha il compito di assistere, con funzioni istruttorie, consultive e propositive, l'Amministratore Delegato negli ambiti inerenti le tematiche di sostenibilità. In particolare, ai sensi

del relativo regolamento, il Comitato: (i) vigila sulle politiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività d'impresa e sull'attività di Stakeholder Engagement; (ii) esamina le linee guida del Piano Strategico di Sostenibilità proposto dall'Amministratore Delegato e monitora lo stato di avanzamento delle attività e dei progetti in esso contenuti; (iii) promuove la partecipazione di ENAV ad iniziative ed eventi rilevanti in tema di sostenibilità, nell'ottica di consolidare la reputazione aziendale in ambito nazionale ed internazionale; (iv) esamina l'impostazione generale del Bilancio di Sostenibilità proposto dall'Amministratore Delegato e l'articolazione dei relativi contenuti, nonché la completezza e la trasparenza dell'informativa fornita attraverso la stessa, rilasciando parere preventivo al Consiglio di Amministrazione chiamato ad approvare tale documento; e (v) esprime, su richiesta del Consiglio di Amministrazione o dell'Amministratore Delegato, pareri su questioni in materia di sostenibilità.

#### **4.3. LA GESTIONE DEI RISCHI ESG E IL SISTEMA DI ENTERPRISE RISK MANAGEMENT**

Il Gruppo ENAV ha adottato un sistema di Enterprise Risk Management (ERM) in conformità alle Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR), per l'individuazione, la valutazione e il monitoraggio dei rischi, in termini di minacce e opportunità, in riferimento a circa venti diversi ambiti di natura strategica, operativa, finanziaria e di compliance.

Le attività di costante monitoraggio e aggiornamento dei rischi ERM sono propedeutiche alla determinazione del profilo di rischio del Gruppo (*Corporate Risk Profile*) ed alla definizione e gestione di tutte le azioni di mitigazione atte a contenere il livello dei rischi entro le soglie di propensione (Risk Appetite) approvate dal Consiglio di Amministrazione.

Ai diversi presidi (organizzativi, operativi, di norme interne e progettuali) posti a mitigazione dei rischi si affianca un costante impegno nella diffusione della cultura del rischio e della gestione “*risk based*” ai diversi livelli aziendali.

In considerazione dell’analisi di materialità sui temi di sostenibilità, l’*Enterprise Risk Management* individua e gestisce anche i rischi di natura non finanziaria relativi ai seguenti ambiti:

- sociale;
- personale;
- ambiente;
- cambiamento climatico;
- governance e compliance;
- diritti umani.

Di seguito si riportano i principali rischi legati ad aspetti non finanziari. La modalità di gestione degli stessi verrà approfondita nei paragrafi in cui vengono trattati gli specifici argomenti.

##### **Rischi connessi ai servizi della navigazione aerea**

Il Gruppo è costantemente impegnato nel garantire i più alti livelli di sicurezza dei propri servizi attraverso la sistematica gestione della *Safety* (sicurezza del volo) e della *Security* (information security e sicurezza fisica), anche garantendo un costante e innovativo sviluppo tecnologico e infrastrutturale.

Nella fornitura dei servizi della navigazione aerea ENAV è, infatti, soggetta ad una garanzia di sicurezza riconducibile alla *Safety* e ad un obbligo di protezione riconducibile alla *Security*. Le norme internazionali, europee e nazionali che disciplinano la sicurezza, in termini di *Safety* e *Security*, pongono, in capo alla Società, requisiti e obiettivi tesi alla mitigazione del rischio inherente gli effetti delle violazioni della sicurezza, unitamente alle misure di ripristino del livello di sicurezza stesso.

In considerazione di tali premesse e, tenuto conto che gli impatti generabili dal manifestarsi di eventi di rischio connessi all’erogazione dei servizi alla navigazione aerea determinano effetti anche sull’immagine e sulla reputazione del Gruppo ENAV, sono considerate prioritarie tutte le azioni necessarie al raggiungimento e al mantenimento del livello di rischio intrinsecamente connaturato alla natura dei servizi, ovvero non ulteriormente mitigabile attraverso azioni di trattamento.

Inoltre, ENAV, con i propri servizi caratterizzati dall’applicazione dei più innovativi concetti operativi, mira a soddisfare le esigenze delle compagnie aeree in termini di economicità del volo (puntualità, risparmio di carburante, etc.) curandone i rapporti mediante la propria struttura di *Customer Relationship Management*.

## Rischi connessi al personale

Il capitale umano ed organizzativo rappresenta per il Gruppo ENAV uno dei fattori chiave per il mantenimento dei livelli di eccellenza - in termini di sicurezza, capacità operativa ed impatto ambientale - nella fornitura dei servizi regolati e non, e costituisce un asset strategico per consolidare la Società tra i *best performer* riconosciuti a livello internazionale. L'adeguatezza del capitale umano rappresenta quindi un fattore critico di successo che viene preservato attraverso appositi modelli, processi e strumenti di valutazione e sviluppo del personale, che consentono la conseguente mappatura dei fabbisogni di sviluppo delle competenze.

Il livello delle conoscenze, competenze e capacità tecniche, oltre ad essere a livello operativo un *must* imposto da leggi e regolamenti di riferimento il cui rispetto è periodicamente verificato dai soggetti regolatori esterni, è oggetto di programmi di miglioramento continuo ed è considerato come una leva mediante la quale pianificare la crescita complessiva del Gruppo, anche con riferimento alle attività non regolate ed alle future sfide tecnologiche e di business.

La salute e sicurezza sui luoghi di lavoro è gestita a livello di Gruppo garantendo il rispetto degli obblighi previsti dal D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. mediante presidi di carattere organizzativo<sup>7</sup> e procedurale (es. attività di controllo operativo previste all'interno dei Sistemi di Gestione SGSSL certificati<sup>8</sup> di ENAV, Techno Sky e IDS AirNav) che consentono di gestire adeguatamente tutti i potenziali rischi a cui sono esposti i lavoratori del Gruppo.

Particolare attenzione è posta anche alle misure atte a garantire la sicurezza dei lavoratori che operano nei Paesi a rischio (Travel Security). A tal fine sono preventivamente eseguiti, sulle singole missioni, *assessment* di security e di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, con un focus sui rischi specifici e sulle condizioni sanitarie del Paese di destinazione, con l'emissione di puntuali raccomandazioni, oggetto di valutazione da parte del soggetto aziendale individuato per le decisioni sull'autorizzazione alla missione. La pianificazione di ogni singola missione in Paesi a rischio non basso include, inoltre, la definizione di *contingency plans* per la gestione delle emergenze, oltre che eventuali sessioni di formazione/informazione dei lavoratori. Servizi di "pronto intervento" sono inoltre garantiti per il tramite di enti esterni specializzati. La materia della *travel security* è stata organicamente trattata all'interno delle Linee guida commerciali approvate a gennaio 2020 che definiscono, tra gli altri, i principi e le regole per la valutazione e la gestione, da parte delle Società del Gruppo, del rischio per la sicurezza fisica dei lavoratori riferibile al perseguitamento di attività commerciali e di opportunità di business in paesi esteri.

Il Gruppo ENAV gestisce, inoltre, il rischio di vertenzialità sindacale, mediante un presidio organizzativo dedicato alle relazioni industriali. Vengono in particolare adottate tutte le necessarie leve negoziali necessarie a mitigare i possibili impatti determinati da tale rischio, compresa la gestione degli impatti derivanti da eventuali scioperi, agendo principalmente su strumenti normativi e di regolamentazione oltre che sul coordinamento con gli stakeholder esterni.

## Rischi connessi alla tutela ambientale

Il Gruppo ENAV pone grande attenzione ai temi dell'impatto ambientale e della compliance con la normativa di riferimento. Facendo seguito alla definizione della Policy Ambientale, contenente le linee di indirizzo in merito alle tematiche ambientali, è stato avviato lo sviluppo del Sistema di Gestione Ambientale del Gruppo. Le infrastrutture di proprietà sono soggette ad attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e a verifiche di *compliance* periodiche. In generale, il Gruppo si è dotato di una struttura di deleghe del Datore di Lavoro in materia ambientale oltre che di figure

<sup>7</sup> È stata creata una unica struttura di gruppo a presidio delle tematiche HSE.

<sup>8</sup> In conformità alla norma BS OHSAS 18001:2007

preposte alla gestione del ciclo dei rifiuti speciali, i quali sono chiamati ad implementare le eventuali azioni di miglioramento individuate nell'ambito delle verifiche periodiche di compliance alle prescrizioni del D.Lgs. 152/2006. Le linee di indirizzo della Policy ambientale includono il consolidamento dei benefici relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera da parte dei vettori attraverso il *Flight Efficiency Plan* (FEP), l'adozione del *Green Procurement* attraverso l'applicazione dei criteri minimi ambientali nelle politiche di approvvigionamento, l'uso razionale dell'energia indirizzandosi anche verso le energie rinnovabili e la diffusione della cultura della tutela ambientale nei confronti dei propri dipendenti attraverso progetti di sensibilizzazione e formazione del personale.

### Rischi connessi al cambiamento climatico

I potenziali effetti dei cambiamenti climatici sul business del Gruppo ENAV sono considerabili significativi sul lungo periodo. Attualmente ENAV, similmente agli altri *Air Navigation Service Providers* europei, è impegnata in attività di raccolta informazione e analisi al fine di monitorare tale rischio emergente. Nonostante l'impatto del cambiamento climatico non sia direttamente stimabile nel breve periodo, ENAV svolge un ruolo attivo nella riduzione del consumo di carburante e di conseguenza nella minimizzazione dell'impatto ambientale degli *Airspace Users* progettando rotte sempre più efficienti.

### Rischi connessi alle tematiche di governance e compliance

Il panorama normativo nazionale ed internazionale delinea oggi un quadro particolarmente complesso che ha avuto, inoltre, un costante e rapido incremento, richiedendo investimenti in termini di risorse e processi al fine di presidiare le tematiche di interesse. Tale contesto contempla una serie di obblighi e adempimenti in capo ad amministratori e responsabili delle società, tra cui quelli derivanti dal D.Lgs. 231/2001 sulla responsabilità amministrativa delle Società, dal Reg. (UE) 373/2017 sui requisiti comuni per la certificazione quale fornitore di servizi *Air Traffic Management/Air Navigation Services*, il Reg. (UE) 340/2015 sui requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo, dal D.Lgs. 81/2008 in materia della tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, dalla L. 262/05 per la tutela del risparmio e la disciplina dei mercati finanziari, dal D.Lgs. 152/2006 per la tutela in materia ambientale, dal Regolamento Europeo 2016/679 sulla protezione dei dati, dal D.Lgs. 254/2016 sull'Informativa non Finanziaria, dalla disciplina in materia di abusi di mercato introdotta con il D.Lgs. 107/2018 recante modifiche al Testo Unico della finanza (D.Lgs. 58/1998), dal D.Lgs. 105/2019 in materia di perimetro di sicurezza nazionale cibernetica, dal D.Lgs. 50/2016 in materia di contratti pubblici di lavori, forniture e servizi, relativi all'adozione e implementazione del sistema di gestione anticorruzione (*anti-bribery management system*).

ENAV monitora costantemente l'evoluzione normativa, perseguendo l'obiettivo di adempiere in modo tempestivo, ed in coerenza con le *best practice*, ai requisiti di compliance aziendale, del quadro normativo e regolamentare di riferimento e del relativo adeguamento di responsabilità, dei processi, dei sistemi organizzativi, di governance e di controllo. A tal fine il Gruppo mantiene attivo il dialogo collaborativo con le istituzioni nazionali ed europee e con gli organismi di governo e di regolazione del settore.

Il Consiglio di Amministrazione di ENAV S.p.A. ha inoltre approvato il "Codice di comportamento per il contrasto alla corruzione" (c.d. "Codice Anticorruzione"), la cui attuazione è obbligatoria per tutte le società del Gruppo e si innesta in un articolato corpus normativo interno costituito da *policy*, procedure, linee guida e regolamenti che disciplinano più nel dettaglio i singoli ambiti di riferimento e ai quali il personale interno deve attenersi.

## **Rischi connessi alla tutela dei diritti umani**

Considerata la natura delle attività svolte dal Gruppo, non si segnalano rischi particolarmente rilevanti in termini di violazione dei diritti umani, così come definiti nell’ambito della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani dell’ONU nel 1948. Altri rischi, invece, afferenti ad un concetto più ampio di diritti umani e normalmente insiti nell’attività d’impresa (gestiti secondo i dettami normativi o iniziative dedicate), possono riguardare la discriminazione sul posto di lavoro (affrontata nell’ambito delle iniziative del Comitato Pari Opportunità) e la violazione del diritto di privacy e incolumità del lavoratore. Grande attenzione è comunque posta sul rispetto di criteri sociali nella catena di fornitura e nelle operazioni commerciali, in considerazione delle attività internazionali in cui il Gruppo è impegnato.

## **Rischi connessi al COVID-19**

Anche se l’evento non ha riguardato il 2019, si ritiene opportuno inserire un richiamo alla diffusione dei casi di contagio da Coronavirus (COVID-19) verificatasi nei primi mesi del 2020.

Lo sviluppo della pandemia nel mondo ha determinato uno scenario del traffico aereo in continua evoluzione, che, a partire dai mesi di febbraio e principalmente marzo 2020, ha registrato la sospensione dei voli di numerose compagnie aeree in quasi tutto il mondo.

A fronte di questo scenario, la riduzione del traffico aereo potrebbe comportare una contrazione nei volumi di traffico gestito nell’anno, il cui impatto in termini di ricavi è allo stato attuale ancora prematuro e sarà necessario attendere l’evoluzione della situazione internazionale, ad oggi ancora molto incerta.

Con riferimento all’impatto sulla salute e sicurezza di tutto il personale del Gruppo ENAV, sono state adottate le misure suggerite dagli organi competenti (Ministero della Salute e Istituto Superiore di Sanità) tra cui il ricorso allo smart working e l’adozione di misure di distanziamento minimo.

Tali misure sono state messe in atto anche per garantire la continuità del servizio di controllo del traffico aereo sia negli ACC sia nelle Torri di controllo ancora operative.

Le torri di controllo gestite da ENAV sono strutture operative chiave nella gestione dei voli, principalmente cargo, necessari a spostare con rapidità scorte e personale sanitario, macchinari e presidi medici necessari alla popolazione in questa emergenza.

#### **4.4. IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI**

Le “Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e Gestione Dei Rischi” (SCIGR) di ENAV e delle entità costituenti il Gruppo ad essa facente capo definiscono i principi di riferimento, i criteri attuativi, i ruoli e le responsabilità in materia di SCIGR.

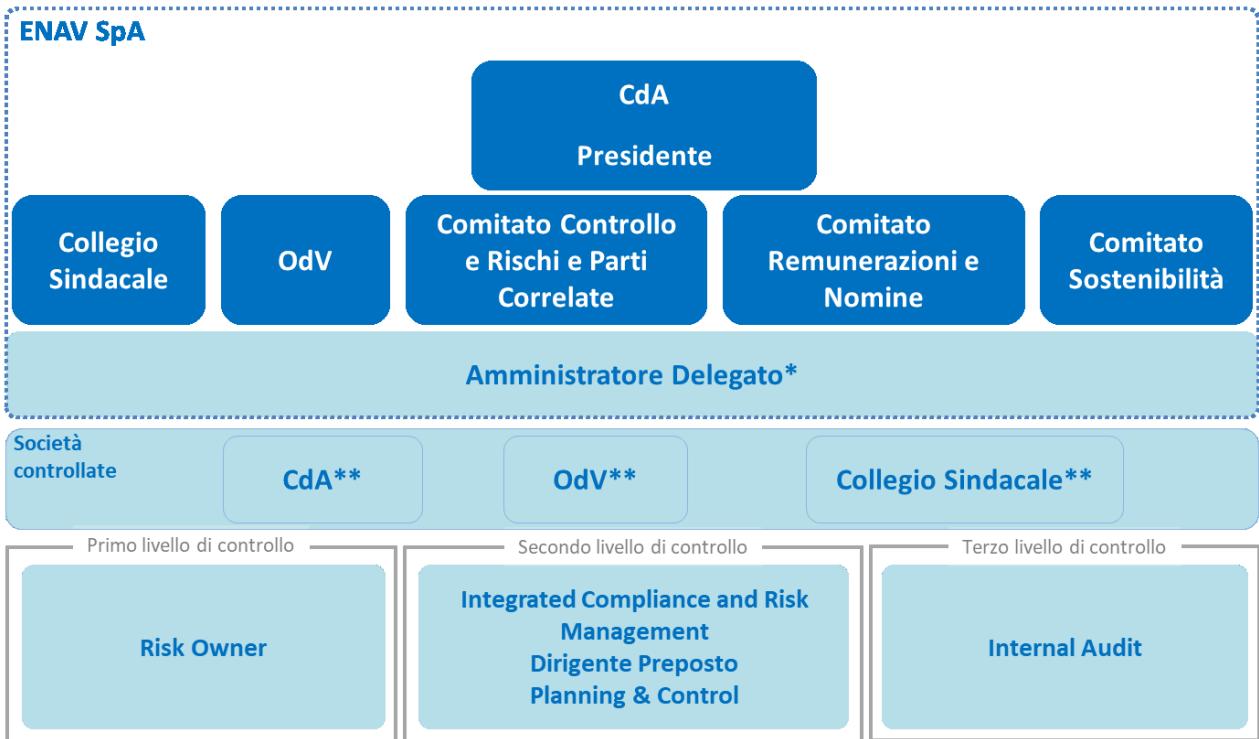
In particolare, il SCIGR di ENAV è costituito dall’insieme di strumenti, strutture organizzative, norme e regole aziendali volte a consentire l’identificazione, la misurazione, la gestione ed il monitoraggio dei principali rischi e dalla strutturazione di adeguati flussi informativi volti a garantire la circolazione delle informazioni. Il SCIGR concorre ad assicurare il raggiungimento degli obiettivi aziendali in termini 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, che tiene conto delle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina e prende a riferimento le *best practice* nazionali ed internazionali, si articola su tre distinti livelli di controllo interno:

<b>controlli di “primo livello” o “controlli di linea” (<i>risk ownership</i>)</b>	Effettuati dal <i>risk owner</i> , costituiti dall’insieme delle attività di controllo che le singole strutture organizzative 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.
<b>controlli di “secondo livello”</b>	Affidati a strutture o presidi allo scopo previsti - <i>Integrated Compliance and Risk Management, Planning and Control</i> , Dirigente Preposto alla redazione delle scritture contabili - e dotate di autonomia e indipendenza gerarchica e funzionale dalle Strutture organizzative di “primo livello”, con compiti specifici e responsabilità di controllo su diverse aree/tipologie di rischio. I responsabili di tali strutture monitorano i rischi aziendali di propria specifica pertinenza, propongono linee guida sui relativi sistemi di controllo, verificano l’adeguatezza degli stessi al fine di assicurare efficienza ed efficacia nelle operazioni di controllo e di gestione dei rischi e supportano l’integrazione dei rischi riferiti agli specifici ambiti di competenza.
<b>controlli di “terzo livello”</b>	Svolti dalla struttura organizzativa Internal Audit, che fornisce <i>assurance</i> indipendente ed obiettiva sull’adeguatezza ed operatività effettiva 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, anche mediante un’azione di monitoraggio dei controlli di linea nonché delle attività di controllo di secondo livello sia di ENAV sia del Gruppo.

Si riporta di seguito la vista di sintesi degli attori del SCIGR del Gruppo ENAV rispetto al modello di *corporate governance* e all'architettura basata sui tre livelli di controllo.



\* in qualità di Amministratore Incaricato del SCIGR

\*\* ove applicabile

#### **4.5. INTERNAL AUDIT**

L'Internal Audit (che opera secondo un mandato approvato dal Consiglio di Amministrazione) ha accesso diretto a tutte le informazioni utili per lo svolgimento dell'incarico e predispone relazioni periodiche contenenti adeguate informazioni sulla propria attività, sulle modalità con cui viene condotta la gestione dei rischi, nonché sul rispetto dei piani definiti per il loro contenimento. Le relazioni periodiche contengono una valutazione sull'idoneità del SCIGR, con riferimento alle attività di audit di cui al piano di audit e alle eventuali ulteriori verifiche richieste.

L'Internal Audit non è responsabile di alcuna area operativa e dipende gerarchicamente dal Consiglio di Amministrazione (tramite il coordinamento del Presidente del Consiglio di Amministrazione). Predispone tempestivamente relazioni su eventi di particolare rilevanza, trasmette le proprie relazioni periodiche e quelle su eventi di particolare rilevanza ai Presidenti del Collegio Sindacale, del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e del Consiglio di Amministrazione, all'Amministratore Incaricato del SCIGR ed al dirigente preposto per quanto attiene gli ambiti di sua competenza. Verifica inoltre, nell'ambito del Piano di Audit, l'affidabilità dei sistemi informativi, inclusi i sistemi di rilevazione contabile.

Il Responsabile dell'Internal Audit, che è anche componente interno dell'Organismo di Vigilanza, è incaricato, tra le altre cose, di verificare che il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi sia funzionante e adeguato; in particolare:

- (i) verifica, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e nel rispetto degli standard internazionali, l'operatività e l'idoneità del SCIGR, attraverso il piano di audit e lo svolgimento di specifiche verifiche non pianificate;
- (ii) predispone con cadenza almeno annuale il Piano di Audit, basato su un processo strutturato di analisi e individuazione delle priorità dei principali rischi, da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione;
- (iii) effettua specifiche attività di verifica, ove lo ritenga opportuno e su richiesta del Consiglio di Amministrazione, del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, dell'Amministratore Incaricato del SCIGR o del Collegio Sindacale.

Il Responsabile dell'Internal Audit garantisce altresì, a livello di Gruppo, un adeguato presidio per la prevenzione della corruzione ed il contrasto alle frodi, anche attraverso il monitoraggio delle segnalazioni pervenute tramite il canale di *whistleblowing* e le verifiche dei fatti segnalati nelle stesse.

In occasione dell'entrata in vigore del GDPR, ossia del regolamento UE n. 2016/679 sulla protezione dei dati (General Data Protection Regulation), il Responsabile Internal Audit è stato nominato DPO (Data Protection Officer) del Gruppo ENAV.

## **4.6. IL BUSINESS MANAGEMENT SYSTEM**

A partire dalla prima certificazione in ambito qualità, ottenuta nel 2007, il perimetro dei Sistemi di Gestione del Gruppo è andato via via aumentando nel tempo, ricomprendendo la quasi totalità dei processi di business. In parallelo è incrementato anche il grado di dettaglio e di profondità nella descrizione delle procedure, che definiscono con precisione le dinamiche tra i vari ruoli organizzativi all'interno delle singole strutture organizzative, prevedendo nuovi punti di controllo.

L'incremento del numero di processi aziendali gestiti all'interno dei Sistemi di Gestione e la loro integrazione, permette di considerare l'insieme delle procedure adottate dal Gruppo ENAV come un effettivo *Business Management System*, inteso quale sistema omogeneo di regole e procedure volte a regolare e garantire il corretto svolgimento delle attività aziendali.

### **I sistemi di gestione del Gruppo**

Di seguito l'elenco dei sistemi di gestione implementati nel Gruppo:

- Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV (196 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- Sistema di Gestione della Security di ENAV (37 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- *Safety Management System* di ENAV (18 documenti tra procedure e linee guida);
- Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro di ENAV (14 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- Sistema di Gestione per la Qualità di Techno Sky (125 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro di Techno Sky (14 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV ASIA PACIFIC (3 procedure).

### **Certificazioni e Attestazioni del Gruppo**

Nel corso degli anni le società del Gruppo ENAV hanno ottenuto numerose certificazioni e attestazioni in diversi ambiti aziendali ed in particolare:

- Certificazione ISO 9001:2015 del Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato;
- Certificazione ISO 9001:2015 del Sistema di Gestione per la Qualità di Techno Sky rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato;
- Certificazione OHSAS 18001:2007 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro di ENAV rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato;
- Certificazione OHSAS 18001:2007 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro di Techno Sky rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato;
- Certificazione ISO/IEC 27001:2014 del Sistema di gestione della Security di ENAV, rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato per la parte relativa alla sicurezza delle informazioni;
- Certificazione di ENAV quale fornitore di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea ("Certificazione Service Provider"), rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) n. 373/2017 per i servizi ATS, ATFM, ASM, AIS, MET, CNS;
- Certificazione di ENAV quale Organizzazione di addestramento per controllori del traffico aereo, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento (UE) 2015/340;

- Certificazione di ENAV quale Organizzazione di formazione per gli operatori del servizio informazioni di volo, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento “Licenza di operatore dei servizi di informazioni volo (FIS)”;
- Certificazione di ENAV quale Organizzazione di formazione per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento “Requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea”;
- Certificazione di ENAV quale Organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento ENAC “Procedure di volo strumentali”;
- Attestazione Capability Maturity Model Integrated for Development (CMMI-DEV) di Techno Sky per lo sviluppo di prodotti e servizi che attesta il grado di maturità raggiunto nello sviluppo del software (Maturity Level 2);
- Attestazione di riconoscimento AQAP 2110/160 del Sistema di Gestione per la Qualità di Techno Sky rilasciato dal Ministero della Difesa;
- Certificazione di conformità di Techno Sky al Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/2067 (F-GAS) per i servizi di “Installazione, manutenzione, o riparazione di apparecchiature fisse di refrigerazione, condizionamento d’aria e pompe di calore contenenti taluni gas fluorurati ad effetto serra”;
- Accreditamento del Centro LAT n. 15 di Techno Sky come Laboratorio di taratura, ai sensi della norma internazionale UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018, rilasciato da Accredia.

### **La compliance normativa**

La complessa e articolata struttura di *governance* che il Gruppo ENAV ha sviluppato negli anni comporta sicuramente uno sforzo notevole in termini di organizzazione e rispetto di ciascuna delle disposizioni introdotte. Tale sforzo è ripagato dall’assenza di azioni legali <sup>9</sup>in materia di concorrenza e antitrust, così come dall’assenza di sanzioni rilevanti monetarie e non-monetarie ricevute per la violazione di normative e regolamenti in materia economica, sociale e ambientale. Il Gruppo ha deciso di non dotarsi di una specifica funzione centralizzata di *compliance* per cui, le singole unità organizzative quali funzioni di primo o secondo riporto dell’Amministratore Delegato, sono direttamente responsabili e si organizzano al proprio interno per garantire la *compliance* normativa, ritenuta dal Gruppo un elemento imprescindibile del proprio operato aziendale.

---

<sup>9</sup> Almeno da quando si predisponde il documento sulla sostenibilità, ovvero gli ultimi 3 anni.

## 5. COMMUNITY

L'attenzione del Gruppo ENAV nei confronti della community si sostanzia prima di tutto nel *core business* e nell'attenzione nel garantire la massima sicurezza e puntualità ai milioni di passeggeri che volano nei cieli italiani.

ENAV, infatti, oltre a garantire la sicurezza dei voli, è leader in Europa nella puntualità tra i principali ANSP<sup>10</sup> (0,021 minuti di ritardo AFTM assegnati in rotta) e ciò contribuisce non solo ad un risparmio di carburante e conseguenti emissioni per le compagnie aeree, ma anche alla riduzione delle attese agli imbarchi per i passeggeri.

Ma la community di ENAV è estesa: se infatti i clienti diretti sono le compagnie aeree, indirettamente lo sono anche i passeggeri, gli aeroporti, le società che gestiscono la filiera del trasporto aereo e dal 2016 anche gli azionisti istituzionali e retail che sono entrati a far parte del novero degli stakeholder in virtù della quotazione in borsa della Società.

La comunità a cui ENAV si riferisce è dunque particolarmente eterogenea e le attività sviluppate a vantaggio di essa, pur avendo nella sicurezza il proprio fulcro, si articolano attraverso diverse iniziative che vengono descritte nei paragrafi successivi.

---

<sup>10</sup> I principali ANSP in Europa sono: Germania, Francia, Regno Unito, Spagna e Italia.

## **5.1. SAFETY**

I processi definiti nell'ambito della Safety hanno l'obiettivo principale di prevenire gli inconvenienti e gli incidenti aerei e, in particolare, quelli con diretto/indiretto contributo dell'ATM, correggendo e controllando le condizioni e i comportamenti precursori di eventi non voluti e operando per la riduzione dei fattori di rischio fino a conseguire e mantenere un accettabile livello di esposizione agli stessi.

ENAV considera il livello di sicurezza operativa dei servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea una priorità irrinunciabile e, nel perseguire gli obiettivi istituzionali, concilia le interdipendenze delle diverse aree prestazionali con il raggiungimento dei preminenti obiettivi di sicurezza.

### **Safety Policy**

La *Safety Policy* rappresenta la più esplicita e chiara dimostrazione di come ENAV definisca le priorità del proprio *core business*.

Nello specifico, la *Safety Policy* esplicita come ENAV pretenda “che tutto il personale, in primis il proprio management, attui azioni trasparenti e responsabili” relativamente alla Safety.

Si tratta di una formale dichiarazione con la quale la Società assicura la chiara definizione delle responsabilità di Safety assieme al possesso, per il personale coinvolto nell'esercizio di attività *Safety related*, delle necessarie competenze, della prevista formazione e della piena consapevolezza del proprio ruolo.

### **Just Culture Policy**

La *Just Culture Policy*, si pone quale ulteriore evidenza dell'impegno costante del Gruppo nella garanzia di Safety. In tale *policy*, ENAV afferma che le risorse umane sono elemento fondamentale per garantire la sicura gestione del traffico aereo e che le sue competenze sono la migliore risposta a situazioni impreviste e imprevedibili: per questo ENAV accetta che l'errore onesto, quand'anche associato a conseguenze indesiderate, non debba essere sanzionato se connesso alla fallibilità umana, ovvero se commesso “onestamente”.

Al contempo la *policy* esprime l'inaccettabilità di eventuali e mancate segnalazioni di eventi che pregiudichino o possano pregiudicare la sicurezza, come pure l'intollerabilità e la punibilità delle violazioni dolose e intenzionali atte a ridurre la sicurezza e/o ad aumentare il rischio.

Consapevole che la partecipazione attiva del personale è un fattore di successo per l'attuazione efficace del *Safety Management System*, ENAV favorisce un clima di fiducia e di libera circolazione delle informazioni, incoraggiando a riportare fatti e informazioni utili alla prevenzione di incidenti e inconvenienti aeronautici.

In tale contesto, la *Just Culture Policy* è un elemento fondamentale ed abilitante del sistema di segnalazione di eventi di Safety (*occurrence reporting*), implementato, in accordo agli standard internazionali e alle norme vigenti, adottando un approccio “*No blame*”<sup>11</sup>.

### **Safety Management System**

---

<sup>11</sup> L'approccio “no blame” ovvero non punitivo è l'approccio associato alla Just Culture adottato in conformità con le prescrizioni del Reg. UE 376/2014 ed è riferito al modo in cui un'organizzazione gestisce l'errore e le sanzioni. Al contrario della “blame culture”, l'approccio “no blame” - e l'adozione dei principi di Just Culture - supportano la Reporting Culture determinando la non punibilità degli honest mistake, elevando l'analisi dei comportamenti individuali ad un'analisi della fallibilità sistematica e/o organizzativa e, quindi, restringendo gli ambiti della sanzionabilità dei singoli ai soli casi di comportamenti inaccettabili (ovvero atti palesemente dolosi e illegali e condotte intenzionali che hanno come obiettivo la riduzione dei livelli di sicurezza).

ENAV si è dotata di un Safety Management System conforme ai requisiti del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373.

Il Safety Management System è composto dalle seguenti componenti principali:

- *politica e obiettivi;*
- *processi di gestione dei rischi di Safety;*
- *processi di garanzia di Safety;*
- *processi di promozione della Safety.*

## **ANNO 2019**

**46.029 ORE DI ADDESTRAMENTO UNITÀ OPERATIVA<sup>12</sup>**

**62.518 ORE DI ADDESTRAMENTO CONTINUO<sup>13</sup>**

### **Monitoraggio continuo della Safety**

Tra le attività essenziali del *Safety Management System* vi è l’attività di monitoraggio della Safety che, attraverso la misurazione di appositi indicatori, consente una conoscenza aggiornata dello stato della Safety e la tempestiva identificazione di eventuali misure necessarie a garantire il mantenimento di un livello di sicurezza accettabile.

In accordo a quanto definito dal Regolamento n. 390/2013 e conseguenti Decisioni n. 132 del 2014 e In. 347 del 2015, sono stati fissati obiettivi vincolanti nel settore essenziale della Safety.

1. *Effectiveness of Safety Management* (EoSM): misura del livello di efficacia del *Safety Management System* di ENAV. Il sistema di valutazione dell’EoSМ si basa sull’EUROCONTROL Safety Framework Maturity Survey (SFMS) e valuta il livello di implementazione e di maturità di 5 “Obiettivi Gestionali” (Management Objectives).
2. Livello di applicazione del *Risk Analysis Tool* (RAT): misura della percentuale di RAT Application (ovvero la percentuale di applicazione del Risk Analysis Tool di EUROCONTROL per la classificazione della severità dei maggiori eventi di Safety a contributo ATM), all’analisi dei seguenti eventi segnalati in accordo al Regolamento n. 376/2014:
  - a. la violazione della minima separazione applicabile (Separation Minima Infringement - SMI);
  - b. le indebite interferenze con le operazioni sulla pista di volo (Runway Incursion - RIN);
  - c. gli eventi tecnici che determinano un degrado e/o un’interruzione di un servizio e/o di una funzione strumentale alla gestione del traffico aereo (ATM Specific Occurrence – ASO).
3. Livello di presenza/assenza dei principi della Just Culture.

L’andamento di tali indicatori è monitorato annualmente: internamente a cura della struttura Safety ed esternamente dall’ENAC (che, quale National Supervisory Authority, è anche responsabile della verifica del dato) e dalla Commissione Europea che, tramite il Performance Review Body (PRB),

---

<sup>12</sup> L’addestramento di unità operativa si riferisce al fatto che ogni Controllore del Traffico Aereo per poter esercitare i privilegi della licenza su una specifica struttura territoriale, deve addestrarsi e raggiungere un livello minimo di conoscenze teoriche e pratiche che gli permettono di poter operare in autonomia nella posizione operativa su cui si è addestrato,

<sup>13</sup> Le attività si riferiscono all’addestramento di aggiornamento finalizzato al mantenimento delle competenze di tutti i Controllori del Traffico Aereo impiegati in linea operativa e dei FISO (Flight Information Service Officer) impiegati negli AFIU (Airdrome Flight information Unit) o nei FIC (Flight Information Centre) degli ACC (Air Control Centre).

assicura l'assessment complessivo del Performance Plan e, quindi, anche delle Safety Performance.

Lo stato della Safety all'interno delle varie Strutture Organizzative è ulteriormente verificato mediante gli audit interni ed esterni.

### Le principali attività svolte per la Safety

Il numero di attività e progetti aziendali connessi alla Safety è di indubbia rilevanza. Ciò anche in virtù del fatto che le attività finalizzate al miglioramento dei servizi, quelle cioè che mirano alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dell'efficienza economica di ENAV (rispettivamente indirizzate nelle aree essenziali di prestazione della Capacity, dell'Environment e della Cost-Efficiency) sono strettamente connesse all'area essenziale di prestazione della Safety. È ormai prassi consolidata che, i programmi di investimento che intendono utilizzare al massimo le innovazioni tecnologiche, i piani di ammodernamento delle infrastrutture ATM/CNS e MET, la revisione dei processi di selezione, reclutamento, impiego e verifica di competenza del personale, come pure i cambiamenti nei processi organizzativi e produttivi, debbano tenere in considerazione gli aspetti e, soprattutto, i preminenti obiettivi di Safety.

Volendo fornire qualche evidenza, quantitativa e qualitativa, si rileva che in relazione a progetti, modifiche e/o attività correlate con la fornitura dei Servizi di Navigazione Aerea derivanti dal Piano Industriale, dal Piano di Convergenza Europeo (LSSIP), dall'esigenza di manutenere e ammodernare le infrastrutture tecnologiche, piuttosto che dalla riorganizzazione delle modalità di erogazione dei servizi operativi e dall'ottimizzazione delle configurazioni e dei lay-out, nel 2019, in accordo alla procedura SMS\_P07 "Valutazione di Safety delle modifiche al sistema funzionale ATM/ANS e alle attività di *training* del Safety Management System", sono state effettuate un totale di 1.230 valutazioni di Safety delle modifiche al sistema funzionale ATM/ANS, ognuna delle quali ha supportato e caratterizzato le principali evoluzioni nelle modalità di gestione del traffico aereo. Nello specifico:

Tipologia	Operations	Technology	Altre	Totale	Variazione 2019 - 2018
					%
<b>Variazioni</b>	453	6	4	463	-15,12%
<b>Cambiamenti Minori Semplificati</b>	749	5	3	757	14,66%
<b>Cambiamenti Minori</b>	10	0	0	10	-190,00%
<b>Cambiamenti Maggiori</b>	0	0	0	0	0,00%
<b>Totale</b>	1212	11	7	1230	1,71%

Sono stati inoltre svolti tre *Safety Moments*, indirizzati a Dirigenti del Gruppo allo scopo di informare e condividere *Safety Issue* per aumentare e promuovere la *Safety Culture*, la conoscenza del *Safety Management System* aziendale e la piena consapevolezza delle lezioni apprese dalle esperienze condivise.

## **5.2. LA FORMAZIONE TECNICO OPERATIVA E IL RUOLO DEL TRAINING CENTRE**

Al fine di mantenere ai massimi livelli gli standard qualitativi del servizio, ENAV non può prescindere dal considerare l'investimento nella formazione una priorità. In qualità di unica società in Italia autorizzata a selezionare, formare e aggiornare i diversi profili professionali che operano nei servizi per il controllo del traffico aereo civile (controllori del traffico aereo, operatori FIS, meteorologi e piloti di Radiomisure), ENAV ha saputo mettere negli anni la formazione operativa sempre più al centro delle proprie scelte strategiche arrivando a posizionarsi ai più alti livelli tra i *service provider* internazionali per quantità e qualità di servizio erogato.

Il Training Centre è un centro di eccellenza nazionale ed internazionale per la formazione e l'addestramento in ambito *Air Traffic Management*. La sua missione è progettare e realizzare soluzioni di apprendimento per lo sviluppo delle competenze tecniche e manageriali per la gestione del traffico aereo. La sede si trova a Forlì, al centro di un distretto della conoscenza aeronautica che ospita la Seconda Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna (Corsi di Ingegneria Aerospaziale e Ingegneria Meccanica), l'Istituto Tecnico Aeronautico Statale "Francesco Baracca" e altre scuole di volo e istituti di formazione per manutentori aeronautici.

Il Training Centre offre ai propri partecipanti un ambiente dedicato all'apprendimento, con aule didattiche fino a 30 posti, simulatori e servizi di supporto mentre, per le proprie attività di training, si avvale di tecnologie di simulazione dedicate:

- ✓ 1 sala di simulazione radar (24 postazioni in 12 suites);
- ✓ 5 simulatori di torre 3D 270°;
- ✓ 1 simulatore di volo CRJ;
- ✓ 1 laboratorio per la prototipazione rapida e la validazione degli scenari;
- ✓ 1 simulatore di sala operativa metereologica per osservatori;
- ✓ 4 stazioni di lavoro PTT (Part Task Trainer).

### **La formazione interna del personale tecnico-operativo**

La figura geometrica di riferimento di un controllore del traffico aereo è un parallelepipedo. È infatti all'interno di quello spazio limitato di 1.000 piedi sul piano verticale (circa 330 metri) e 5 miglia sul piano orizzontale (circa 9 chilometri), che ogni aeroplano in navigazione deve muoversi senza mai sconfinare rispetto ad un altro aeromobile. Ed è in riferimento a quella figura geometrica che i controllori del traffico aereo, seduti davanti ad un monitor pieno di indicatori luminosi, dimostrano la loro abilità e la loro capacità nell'indirizzare e gestire i numerosi piloti con cui sono in costante contatto radio.

Essere un controllore del traffico aereo non è un lavoro come gli altri: richiede grande responsabilità, capacità di gestire lo stress ed una forte attitudine al *teamworking*. È un lavoro che nasce da una grande passione e per il quale vengono scelti i migliori.

Per questi motivi, una particolare attenzione è posta allo sviluppo delle competenze attraverso la formazione e il training on the job, fattori che assumono un ruolo determinante nel raggiungimento degli obiettivi e nella possibilità di svolgere il delicato ruolo che l'azienda è chiamata a ricoprire.

In questo ambito è dunque essenziale la preparazione dei controllori di volo garantita dalla Struttura *Operational & Technical Training*, la cui missione è di sovraintendere alla formazione inherente ai servizi della navigazione aerea per il personale della Società e del Gruppo, o per i clienti esterni. La

Struttura modula i propri percorsi formativi in rispondenza agli standard didattici previsti dalle normative settoriali, nazionali e internazionali, con particolare riferimento alla regolamentazione in materia di Cielo Unico Europeo. In virtù di ciò, le attività di progettazione del *training* certificato e non certificato realizzate nella struttura, devono soddisfare alcuni requisiti generali, con l'obiettivo di perseguire i più alti livelli di qualità. A tal fine ENAV definisce specifici target da perseguire nella realizzazione delle attività formative, in particolare:

- definire con chiarezza le finalità generali e gli obiettivi specifici che il *training* intende conseguire;
- declinare gli obiettivi di sviluppo delle competenze in termini di conoscenza, capacità e comportamenti;
- definire le condizioni di processo e le modalità didattiche necessarie per la realizzazione del *training* e il sistema di verifica degli obiettivi.

Ogni progetto di *training* deve quindi prevedere informazioni relative all'articolazione e alla durata del *training*, alle modalità di erogazione, alle caratteristiche e ai bisogni della popolazione di riferimento, agli obiettivi didattici ed ai riferimenti normativi applicabili.

Nel corso dell'anno la formazione *ab initio* è stata caratterizzata dall'erogazione di quattro corsi Basic APP/ADI/ADIRAD e da due corsi ACS, caratterizzati da una lunga durata e da un elevato numero di ore/allievo, che ha comportato un aumento del 58% delle ore di formazione *ab initio* erogate nel 2019 rispetto al 2018. Nel corso del 2019 si è inoltre svolta, presso il Training Centre, l'attività di verifica e riallineamento delle competenze pregresse per 52 FISO, per gran parte dei quali si è resa necessaria anche una integrazione formativa delle competenze meteo.

Il *training* finalizzato alla formazione iniziale, caratterizzato dalla stabilità nell'erogazione di programmi lunghi e con una progettazione stabile nel tempo, ha quindi riguadagnato terreno rispetto alla formazione continua, caratterizzata da durate brevi, bassa numerosità dei partecipanti e continua necessità di progettazione e riprogettazione per assicurare la piena rispondenza ai bisogni.

Nel corso dell'anno le attività formative promosse dalla Struttura hanno riguardato diversi ambiti, gestiti dalle seguenti strutture:

- **En Route Training:** garantisce i processi di progettazione ed erogazione dell'addestramento destinato al personale delle *operations* impiegato nell'erogazione dei servizi di rotta e avvicinamento;
- **Airport Training:** garantisce i processi di progettazione ed erogazione dell'addestramento destinato al personale delle *operations* impiegato nell'erogazione dei servizi di aeroporto;
- **ATSEP Training:** garantisce i processi di progettazione ed erogazione dell'addestramento per il personale ATSEP impiegato nelle operazioni di esercizio, manutenzione e installazione dei sistemi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e gestione del traffico aereo;
- **Human Factor Training:** sovraintende ai processi di progettazione ed erogazione del *training Human Factor* e garantisce l'integrazione dei principi dello *Human Factor* nei processi di *operational* e *technical training* per aumentare le performance e la consapevolezza di *Safety* del personale operativo di linea.

Nel corso del 2019 è stato erogato il Programma di aggiornamento ASSESSOR/OJTI (ASSESSOR/OJTI Refresh) rinnovato, in accordo col Regolamento 340/2015, con l'inserimento della dimensione Human Factor all'interno delle giornate di attività destinate agli istruttori operativi presenti negli impianti. Nel 2019 si sono svolte presso gran parte delle strutture aeroportuali (a cura di personale OJTI del Training Centre), anche le attività di addestramento relativo alle ABES (Abnormal and Emergency Situation), come previsto dal Regolamento 340/2015.

I programmi di formazione sono rivolti a:

- personale operativo per il conseguimento della prima abilitazione (es: Corso Ab initio APP);
- personale operativo per il conseguimento di nuova abilitazione (es. Corso ACS);
- personale operativo per l'aggiornamento delle competenze operative (es. Refresh APS);
- personale non operativo per la familiarizzazione con temi ATC (es. Seminario ATC);
- personale operativo e non operativo per lo sviluppo di competenze metodologiche (es. Corso MeDid).

Le norme adottate per la gestione dei servizi formativi sono indicate nel Regolamento Didattico del Training Centre, il documento che definisce i principi ispiratori e le linee guida per la progettazione e la gestione di tutte le attività di training realizzate. Nel Regolamento sono evidenziati da un lato gli aspetti relativi al processo del training che contribuiscono a fornire a tutti gli attori coinvolti le indicazioni utili e necessarie per operare con efficacia; dall'altro sono identificati quegli elementi che contribuiscono a definire i ruoli coinvolti nel processo di training, nella convinzione che le "persone" e il modo in cui queste persegono gli obiettivi che gli sono assegnati possano fare la differenza nella qualità del training offerto. In accordo con le indicazioni di ICAO Trainair - di cui Training Centre è Member – il Training Centre ha redatto un *Training and Procedures Manual* con l'obiettivo di fornire un documento unico che permetta di orientarsi, all'interno della documentazione di riferimento, attraverso un unico punto di accesso che consenta di individuare con certezza e dettaglio le informazioni e le procedure necessarie allo svolgimento del training.

Le attività svolte sono caratterizzate dal costante impegno nel perseguire una elevata qualità del training erogato, nonché dall'allineamento con la normativa nazionale e internazionale di riferimento. Le attività svolte sono riconducibili ai seguenti ambiti:

- **Formazione ab initio:** progetta e gestisce le attività di erogazione dei corsi di formazione di base previsti per il personale operativo in ambito ANS;
- **Formazione avanzata:** progetta e gestisce le attività di erogazione dei corsi di formazione avanzata previsti per il personale operativo in ambito ANS;
- **Formazione continua:** garantisce l'aggiornamento professionale dei docenti, degli istruttori e dei valutatori. Fornisce supporto alle Strutture territoriali per l'allineamento delle attività formative nell'ambito dell'*on the job training* (UTP) ai programmi e ai corsi erogati dal Training Centre. Coordina l'accertamento della competenza della lingua inglese in ambito aeronautico;
- **Progetti esterni:** cura, in coordinamento con la struttura Strategic Marketing, le attività progettuali di servizi formativi verso terzi, contribuendo all'analisi dei fabbisogni e alla progettazione dei corsi, garantendone la successiva realizzazione;
- **Human Factor:** cura l'integrazione e l'omogeneizzazione dei principi dello *human factor* relativi alle competenze non tecniche nei processi di training (Training Plan e UTP);

La formazione avanzata, di base e continua viene anche supportata da alcuni ragazzi che vengono chiamati saltuariamente a svolgere il ruolo di *pseudo pilot*, vale a dire una sorta di pilota virtuale che opera in ambiente di simulazione. Nei confronti di queste figure, prese prevalentemente tra giovani studenti, ENAV sviluppa un contratto a tempo determinato che può avere una durata variabile a seconda dei casi. Nel 2019 si sono avvicendati 105 *pseudo pilot*, nel 2018 sono stati 126 e nel 2017 sono stati 102.

La formazione di carattere tecnico operativa viene erogata anche da Techno Sky, in particolare grazie a specifici corsi di addestramento per il personale tecnico coinvolto nelle operazioni di funzionamento, manutenzione ed installazione dei sistemi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e gestione del traffico aereo (personale ATSEP - *Air Traffic Safety Engineering Personnel*). In particolare, nel corso del 2019, Techno Sky ha promosso lo svolgimento delle seguenti attività formative:

- ATSEP *Qualification Training*, volto all'acquisizione delle conoscenze relative ai vari domini definiti in ambito CNS/ATM;
- ATSEP *Type Rating Training*, dedicato allo sviluppo delle competenze necessarie per operare sui sistemi CNS/ATM utilizzati da ENAV per il controllo del traffico aereo;
- ATSEP *Continuation Training, Conversion Training, Refresher Training* ed *Emergency Training*, pensati per il mantenimento delle competenze professionali del personale ATSEP;
- ATSEP *Developmental Training*, dedicato allo sviluppo tecnico del personale ATSEP.

Inoltre, nel corso dell'anno, Techno Sky ha svolto corsi di addestramento tecnico per il personale tecnico-ingegneristico, al fine di sviluppare le competenze del personale operante nelle strutture Operations and Technology.

## **GRUPPO ENAV 2019**

**92.313 ORE DI FORMAZIONE TECNICO OPERATIVA  
(DI CUI 508 ORE DI E-LEARNING)**

### **La formazione verso terzi**

L'offerta formativa della struttura Operational and Technical Training si rivolge sia alle figure professionali strettamente connesse al controllo del traffico aereo sia a soggetti che, operando a vario titolo nel settore aeronautico, necessitano di corsi di formazione specifici nel campo della navigazione aerea (quali ad esempio compagnie aeree, società di gestione aeroportuale, gestori di servizi per il traffico aereo, industrie aeronautiche ed enti governativi del settore del trasporto aereo).

Grazie alla capacità di realizzare scenari e specifiche operative adattabili in base agli obiettivi dei corsi, arrivando anche a costruire scenari aeroportuali e aree di servizio personalizzate, la struttura Operational and Technical Training è in grado di realizzare percorsi formativi basati sulle specifiche esigenze logistiche e organizzative definite dai clienti.

Nel definire le attività di formazione rivolte a soggetti esterni, la struttura persegue i medesimi obiettivi di eccellenza che caratterizzano la gestione delle attività formative previste per il personale interno al Gruppo, con l’aggiunta di una particolare attenzione alla cura della gestione della relazione con il cliente. In particolare, per ogni attività formativa, vengono definiti:

- le finalità generali e gli obiettivi specifici che il training intende conseguire;
- gli obiettivi di sviluppo delle competenze in termini di conoscenza, capacità e comportamenti;
- le condizioni di processo e le modalità didattiche necessarie per la realizzazione del training e il sistema di verifica degli obiettivi.

Nel corso dell’anno la struttura ha definito specifici programmi formativi a favore degli *Air Navigation Service Provider* (ANSP) per la formazione del proprio personale operativo, di Istituti Tecnici Aeronautici - tra cui l’istituto Fabio Besta di Ragusa - per la familiarizzazione ATC e di specialisti della progettazione degli spazi aerei. In particolare, le attività formative erogate rispondono a un’ampia gamma di bisogni, quali:

- ✓ Addestramento ATC (ADI TWR APS ACS, TCL): *training* finalizzato al conseguimento o al *refresh* di abilitazioni di Controllori del Traffico Aereo;
- ✓ Addestramento OJTI: addestramento finalizzato al conseguimento della specializzazione di OJTI (On The Job Training);
- ✓ Corso Supervisore Operativo: Corso di formazione rivolto a personale selezionato per lo svolgimento dell’attività di Supervisore di Sala Operativa;
- ✓ Corso FISO/TM1: addestramento finalizzato al conseguimento della licenza Operatore FIS (Flight Information Services) e abilitazione TM1 (Tecnico Meteorologo);
- ✓ Corso per Istruttore FISO-TM-MA: addestramento finalizzato al conseguimento della specializzazione di istruttore FISO, Meteorologo aeronautico, Tecnico Meteorologo;
- ✓ Seminari ATM (studenti ITAER): familiarizzazione sui temi ATM e Meteo per studenti di Istituti tecnici a indirizzo Trasporti e Logistica (ex ITAER);
- ✓ Apron management: addestramento sulla gestione dei piazzali destinato a personale delle Società di Gestione;
- ✓ Meteo: addestramento sulle tecniche di osservazione e/o previsione meteorologica.

Nel corso del 2019 sono proseguite le attività a favore di Clienti che utilizzano gli ambienti di simulazione come metafora per lo sviluppo di competenze manageriali: all’interno dei simulatori di torre, radar e di volo sono condotte esperienze coinvolgenti e in grado di migliorare le capacità di comunicazione, di gestire lo stress, di lavorare in gruppo.

## **GRUPPO ENAV 2019**

### **OLTRE 19.000 ORE DI FORMAZIONE ESTERNA**

#### **Il ruolo di Academy per il polo tecnologico aeronautico e per il territorio**

L’Academy di ENAV collabora con le istituzioni del territorio e in particolare con quelle impegnate nel sistema di formazione: l’Istituto Tecnico Aeronautico Baracca, la Facoltà di Ingegneria dell’Università di Bologna e l’ISAERS (società consortile che ha l’obiettivo di promuovere e sviluppare attività di formazione e ricerca in campo aeronautico e aerospaziale all’interno del Polo Tecnologico Aeronautico di Forlì).

La presenza di Academy sul territorio forlivese ha generato negli anni un significativo impatto sullo sviluppo locale anche attraverso alcuni aspetti quali:

- l'aumento dei livelli di scolarità derivanti dalla presenza di nuove opportunità formative;
- la cooperazione con le realtà locali e il supporto ai processi di innovazione;
- il contributo allo sviluppo del Polo Tecnologico Aeronautico, che ha generato un effetto positivo sull'attrattività del territorio;
- una maggiore visibilità del territorio sui media.

È proseguita, inoltre, per l'Anno Accademico 2018/2019 la collaborazione con l'Università di Bologna, presso cui il personale di Academy eroga l'insegnamento di Controllo del Traffico Aereo.

Da ultimo è opportuno segnalare come l'azione di ENAV Academy sul territorio forlivese non si esaurisca nel rapporto con l'istruzione. Nell'ambito delle relazioni con gli stakeholder istituzionali infatti, Academy collabora con realtà quali Unindustria e la Fondazione Cassa dei Risparmi di Forlì.

### **5.3. IL SERVIZIO FLIGHT INSPECTION AND VALIDATION PER AUMENTARE LA SICUREZZA IN VOLO**

In linea con l'obiettivo di consentire agli operatori del trasporto aereo di volare nel rispetto dei massimi livelli di sicurezza ENAV, tramite la propria flotta di velivoli, svolge un'attività di controllo puntuale della qualità e della precisione dei segnali radioelettrici delle radioassistenze, sia a livello nazionale sia internazionale (Radar, VOR - *VHF Omnidirectional Radio Range*, DME - *Distance Measuring Equipment*, VDF - *VHF Direction Finder*, ILS - *Instrument Landing System*, GNSS - *Global Navigation Satellite System*, ecc.) ed effettua, inoltre, la validazione delle procedure strumentali di volo, fornendo quindi ai piloti, grazie al servizio *Flight Inspection and Validation*, la garanzia per una navigazione sicura ed efficiente.

La missione della Struttura *Flight Inspection and Validation* è, infatti, quella di assicurare la massima affidabilità dei sistemi di ausilio della navigazione aerea e consentire ai vettori aerei di operare in condizioni di sicurezza e puntualità.

#### **Obiettivi generali:**

- ✓ *soddisfare gli obblighi di diligenza e garanzia imposti dalla normativa internazionale, europea e nazionale a salvaguardia dei beni ed interessi di rango primario coinvolti nell'erogazione dei servizi della navigazione aerea;*
- ✓ *proteggere il personale, le infrastrutture, i sistemi tecnologici da atti di interferenza illecita e da azioni od eventi, anche non deliberati, che possano interferire sulla disponibilità e integrità delle informazioni.*

L'attività di controllo è svolta da 14 piloti e 7 tecnici di bordo (FIO) che operano grazie ad una flotta di 4 aeromobili Piaggio Aero P180 Avanti II di proprietà ENAV. L'equipaggio è generalmente composto da 2 piloti e 1 FIO, che effettuano circa 1.800 ore di volo l'anno. Questi velivoli, appositamente allestiti, consentono di eseguire controlli in volo senza necessità di apparecchiature installate a terra ottenendo risultati in tempo reale e sempre in linea con le normative internazionali.

La Struttura *Flight Inspection and Validation* è attiva anche nell'ambito della ricerca: gli aeromobili della flotta vengono utilizzati come una sorta di laboratorio tecnologicamente all'avanguardia grazie ai quali è possibile effettuare test per la sperimentazione e validazione di nuovi progetti ATM.

L'elevato livello di performance raggiunto dalla Struttura *Flight Inspection and Validation* è testimoniato anche dal fatto che, nel 2019, circa la metà dell'attività di volo prodotta è stata venduta a clienti esterni e di questa quasi l'80% verso clienti esteri.

**CIRCA 1.800 ORE DI VOLO NEL 2019**

**IL TEMPO MEDIO DI RISPOSTA SU INTERVENTI STRAORDINARI È PARI A 24 ORE**

### **5.4. SECURITY**

Al fine di garantire la sicurezza e la regolarità della fornitura dei servizi di gestione del traffico aereo e di Navigazione Aerea, ENAV opera nella consapevolezza che la protezione del personale e delle infrastrutture e la sicurezza delle informazioni che riceve, produce, utilizza e trasferisce, siano elementi determinanti e imprescindibili per salvaguardare la *comunità* che, direttamente e indirettamente, si avvale dei servizi del Gruppo e contribuisce altresì alla difesa della pubblica sicurezza e della security dell'aviazione civile.

Esiste una forte interdipendenza tra i concetti di Safety e di security relativamente al rischio di incidente aeronautico ed agli aspetti di continuità.

Il modello concettuale tradizionale rappresenta la Safety come la disciplina che si occupa delle misure da intraprendere contro il rischio di incidente aeronautico causato da atti non intenzionali, mentre rappresenta la security come la disciplina che si occupa delle misure da intraprendere qualora tale rischio sia dovuto ad atti intenzionali e deliberati.

Tale modello si sta progressivamente evolvendo riconoscendo che la negligenza non intenzionale dell'utente, l'imprudenza (quale mancata attuazione non volontaria di norme precauzionali di security) o l'imperizia (errata configurazione di sistemi, carenza nelle misure di security), siano elementi che rientrano nella security, poiché possono indurre vulnerabilità nel sistema ATM sfruttabili da terzi, generando un potenziale impatto sulla Safety.

ENAV pone primario impegno per la protezione delle persone, attraverso politiche che pongono al centro degli obiettivi di security la tutela dei diritti umani, che comunque possano essere interessate dalle attività del Gruppo, con primario riferimento alla tutela della vita, dell'incolumità, dei principi di libertà, tanto nei rapporti di lavoro quanto nelle relazioni con clienti, contraenti ed Istituzioni, in Italia e nei Paesi in cui il Gruppo estende le proprie attività.

## **Security Policy**

La Security Policy esplicita l'impegno assunto da ENAV nel garantire la sicurezza degli impianti del Gruppo, del personale e dei propri sistemi, nonché dei dati e delle informazioni in essi contenuti, al fine di prevenire qualsiasi interferenza indebita nella fornitura dei servizi della navigazione aerea e, in generale, la violazione della disponibilità, dell'integrità e della riservatezza delle informazioni aziendali, anche nell'interesse della comunità finanziaria.

## **Security Management System**

Al fine di garantire la maggior sicurezza possibile dei propri processi aziendali, ENAV ha sviluppato uno specifico sistema di gestione definito *Security Management System*, certificato per la parte di sicurezza delle informazioni in accordo allo standard ISO/IEC 27001. Tale sistema si compone di misure tecniche e organizzative messe in atto al fine di incrementare, nel complesso, la capacità di prevenire e mitigare gli effetti negativi generati da atti di interferenza illecita nella fornitura dei servizi di navigazione aerea e di proteggere e tutelare le persone e il patrimonio informativo aziendale, con rilevanti impatti diretti sull'attività istituzionale di ENAV. L'attività è caratterizzata dalla gestione dell'intero ciclo di vita della security e trova un suo punto qualificante nel *Security Operation Center*, organo che costituisce il motore operativo dei processi di prevenzione, rilevazione, contenimento, risposta e concorso alla *recovery*, nell'ipotesi di eventi pregiudizievoli per la sicurezza.

Inoltre, nel suo ruolo di infrastruttura critica e soggetto erogatore di servizi essenziali, ENAV partecipa alla strategia di sicurezza cibernetica nazionale ed al quadro di protezione degli interessi di sicurezza e difesa nazionali.

Il sistema di gestione della security è pienamente integrato nell'Enterprise Risk Management, consentendo un approccio olistico e proattivo alla gestione complessiva dei rischi.

Di seguito viene riportata una breve descrizione dei processi principali che costituiscono il *Security Management System*:

- **Gestione del rischio**

Il processo è finalizzato all'individuazione dei rischi associati a possibili situazioni di pericolo per la sicurezza (Security) di ENAV e, nello specifico, per la sicurezza degli impianti, del personale e delle informazioni che la Società riceve, produce o utilizza. Tale processo è volto anche a pianificare ed

attuare le contromisure di sicurezza necessarie alla riduzione degli stessi a livelli ritenuti accettabili per il Gruppo. La gestione del rischio è espressamente estesa al personale in missione.

- **Classificazione delle informazioni**

Lo scopo di questo processo consiste nel supportare la corretta applicazione, nell'intero contesto aziendale, delle regole e dei principi di riservatezza delle informazioni, attraverso la definizione del livello di classificazione in termini di riservatezza e la definizione dei soggetti autorizzati al trattamento delle informazioni, sia all'interno sia all'esterno dell'Organizzazione.

- **Gestione della sicurezza fisica**

Il processo di gestione della sicurezza fisica ha l'obiettivo di evitare accessi non autorizzati, danni e interferenze al personale, alle infrastrutture tecnologiche e agli immobili del Gruppo tramite misure di protezione commisurate alla natura delle strutture stesse, alla tipologia di servizi in esse svolti, al personale ospitato e, più in generale, all'analisi del rischio svolta sulla specifica installazione.

- **Gestione degli accessi logici, *backup* e *restore* dei dati**

I processi di gestione degli accessi logici, pertinenti sia l'ambito operativo che gestionale, hanno l'obiettivo di prevenire gli accessi non autorizzati alle risorse informatiche di ENAV.

Le attività di *backup* e *restore* dei dati vengono effettuate sia per i dati operativi che gestionali, al fine di garantirne la disponibilità e l'integrità e si proiettano nell'ottica della garanzia della continuità dei servizi istituzionali e correlati al perseguitamento della missione aziendale.

- **Security event monitoring e Verifiche di sicurezza ICT**

Le attività di monitoraggio del livello di sicurezza delle infrastrutture ICT, relative alla rete operativa e alla rete gestionale di ENAV, svolte in continuità dal *Security Operation Center* in raccordo con tutte le funzioni di linea di ENAV, hanno lo scopo di individuare eventuali comportamenti anomali e, in caso di rilevazione di attacchi/minacce, di attivare il processo di gestione degli incidenti di security.

Le verifiche di sicurezza ICT, invece, hanno lo scopo di verificare che gli asset ICT siano conformi alle regole cogenti, alle 'ICT Security Policy', alle Regole del *Security Management System* e agli standard di sicurezza ritenuti applicabili.

- **Segnalazione e gestione degli incidenti di security**

Gli obiettivi principali del processo di segnalazione e gestione degli incidenti, pienamente integrato con i processi di tutela della privacy riguardano l'identificazione tempestiva delle criticità relative alla security, la predisposizione di quanto necessario per evitare che queste provochino impatti superiori in termini di estensione e/o di intensità del danno, l'eliminazione delle cause all'origine degli incidenti e, infine, il ripristino delle condizioni iniziali per il ritorno nel più breve tempo possibile alla normale operatività. A questa attività, cruciale per la protezione degli interessi del Gruppo e per la tutela dei valori di primario rilievo nell'architettura costituzionale, è preposto il *Security Operation Center*, nella sua duplice funzione di centro di riferimento per la sicurezza fisica, del personale e delle informazioni.

- **Threat Intelligence**

L'attività ha l'obiettivo di identificare anticipatamente i potenziali vettori di minaccia e di adottare in tempo reale delle contromisure tecniche, organizzative e di processo.

## **Le principali attività svolte per la security**

L'attività di security si fonda su un processo analitico di gestione del rischio, basato sullo standard ISO 31000 che, con cadenza annuale, copre i tre domini della sicurezza fisica, del personale e delle informazioni, in ottica di Gruppo, con un processo ispirato al miglioramento continuo.

Nelle procedure del Security Management System e del Quality Management System sono stati implementati i controlli necessari per garantire la security nei processi aziendali con particolare riferimento a processi di *change management*, processi di selezione, processi di gestione delle risorse umane, processi di gestione di fornitori terzi, processi di acquisizione, manutenzione e sviluppo dei sistemi informativi.

Nel corso dell'anno, le funzioni del *Security Operation Center* di ENAV sono state integrate con quelle CERT (Computer Emergency Response Team), implementando sui sistemi soluzioni di Threat Intelligence e rafforzando la cooperazione con omologhe strutture pubbliche e private, nazionali e dell'Unione Europea;

Il 2019 ha visto inoltre il proseguimento delle attività di rafforzamento del presidio del rischio connesso alle missioni di personale all'estero, nel quadro della prevenzione di eventi pregiudizievoli e nell'approntamento di efficaci modalità di risposta in caso di accadimenti umani, deliberati o non, o naturali che possano interessare i dipendenti del Gruppo in altri Paesi. In particolare, è stato attivato un servizio di assistenza H24 tutti i giorni dell'anno, erogato da un'impresa internazionale, per la risposta ad eventi di security e di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. Il servizio prevede anche la possibilità di attivare servizi di "pronto intervento" di security e sanitari, incluso il recupero delle persone direttamente nei luoghi di missione, secondo necessità.

In attuazione dei principi della *Security Policy* è proseguita inoltre la campagna di promozione della cultura della security per raggiungere i livelli attesi di condivisione dei valori, attraverso l'erogazione di un corso di formazione e-learning sui temi della security per il personale di ENAV e Techno Sky.

Inoltre, è stata portata avanti l'estensione delle procedure e delle regole per la gestione interna della security, previste all'interno del *Security Management System* di ENAV, anche alle società controllate, con un focus specifico sui temi della sicurezza delle informazioni per la controllata D-Flight S.p.A., in attuazione della convenzione con ENAC.

## 5.5. GLI INVESTIMENTI

ENAV promuove la realizzazione di importanti investimenti, volti ad assicurare che gli *asset* a supporto dei servizi di gestione del traffico aereo sul territorio nazionale siano coerenti con gli obiettivi di performance tecnici, economici e prestazionali richiesti e che siano conformi agli standard qualitativi e prestazionali stabiliti in ambito nazionale ed internazionale.

In linea con l'evoluzione tecnologica internazionale del settore, ENAV ha realizzato il piano di sviluppo tecnico operativo con l'obiettivo di mantenere la propria competitività internazionale e leadership nell'innovazione tecnologica, in linea con i requisiti del *Single European Sky*.

Il piano industriale prevede investimenti in piattaforme tecnologiche e sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo, nel quinquennio 2018-2022, volti a garantire elevate performance mantenendo massimi livelli di sicurezza.

Tra i principali progetti si segnalano in particolare:

- il Data Link, che consente le comunicazioni terra/bordo/terra per via telematica senza far ricorso alle comunicazioni verbali via radio, verrà implementato presso tutti i centri di controllo;
- il sistema MTCD (*Medium Term Conflict Detection*), in grado di supportare il controllore del traffico aereo nella rilevazione dei possibili conflitti di traffico con molti minuti di anticipo, consente una ripianificazione delle traiettorie con congruo margine;
- il nuovo sistema 4flight sarà la piattaforma operativa del futuro e verrà implementato con un nuovo approccio sia per quanto riguarda lo sviluppo, sia per la manutenzione;
- la nuova rete E-NET 2, con tecnologia *Multiprotocol Label Switching*, è in grado di rendere più veloce e sicura la trasmissione dati. Tale infrastruttura è anche propedeutica all'implementazione delle torri di controllo remote.

In virtù delle strategie di sviluppo, aventi come primario obiettivo il supporto dei servizi di gestione del traffico aereo sul territorio nazionale, nel 2019 il Gruppo ENAV ha investito 109,7 ml di euro in infrastrutture, a fronte di un totale degli investimenti che ammonta a 116,3 ml di euro, attraverso progetti di implementazione e mantenimento delle infrastrutture tecnologiche operative, evoluzione della piattaforma tecnologica ATM con nuovi concetti operativi, infrastrutture, impianti e sistemi informativi gestionali.

Gli investimenti promossi nel corso dell'anno hanno portato alla realizzazione di numerosi progetti, tra cui:

- sviluppo della nuova piattaforma ATM (4Flight) che ha lo scopo di sviluppare la nuova piattaforma tecnologica di automazione degli *Area Control Centre* (ACC) italiani in sostituzione di quella attualmente operativa ed assumendo al suo interno il *Flight Data Processor Coflight* come una componente di base;
- implementazione del *tool deconflicting* presso i 4 ACC del Gruppo. Il tool è progettato per aiutare il planner CTO a operare in maniera più semplice ed efficiente per la risoluzione, in

fase strategica, di potenziali conflitti di traffico, permettendogli di verificare le convergenze verticali, laterali e longitudinali, prendendo in considerazione le rotte pianificate.

- attivazione di un nuovo radar di superficie allo stato solido (SMR) e di un nuovo *tracker* aeroportuale a Milano Malpensa, al fine di monitorare gli aeromobili e i veicoli che transitano nell'area di manovra aeroportuale;
- realizzazione dell'infrastruttura *Technical Operation Centre* (TOC), per supportare l'evoluzione dei processi manutentivi di ENAV, che superi l'attuale modello manutentivo periferico replicato, a favore del nuovo modello centralizzato che sfrutti a pieno le nuove tecnologie di virtualizzazione, remotizzazione e comunicazione realizzando la piena integrazione di informazioni, risorse e processi
- ammodernamento dei sistemi di comunicazione e navigazione legati al transito degli aeroporti militari in ENAV;
- ammodernamento ed adeguamento dei *Voice Communication System* (VCS) aeroportuali per alcuni aeroporti;
- ammodernamento dei sistemi di osservazione metereologica aeroportuale in conformità agli ultimi standard ICAO/WMO.

## **5.6. LA COLLABORAZIONE CON ENTI, ISTITUZIONI E ASSOCIAZIONI DI SETTORE**

L'attenzione di ENAV nei confronti della community dell'aviazione civile non si sostanzia solo attraverso i servizi offerti, ma anche attraverso le collaborazioni e partecipazioni con enti e istituzioni nazionali e internazionali.

A livello nazionale, ENAV si coordina con i Ministeri di riferimento (Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e con l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), l'Autorità che si occupa di regolazione tecnica, certificazione, controllo e vigilanza nel settore dell'aviazione civile in Italia. Inoltre, collabora in maniera continuativa con le altre istituzioni di settore, quali: l'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo), l'AMI (Aeronautica Militare Italiana) ed altre organizzazioni ed attori del settore (ad esempio le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree).

In Europa, ENAV svolge un ruolo attivo attraverso la partecipazione in accordi di cooperazione, partnership e programmi multilaterali ed è parte integrante di iniziative legate al Cielo Unico Europeo promosse dalla Commissione europea, da EASA, EUROCONTROL e da altri enti ed organizzazioni comunitarie.

A livello internazionale, sia globale che regionale, è inoltre impegnata in una serie di attività rilevanti in seno all'ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) ed al CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*).

Per meglio comprendere l'importante ruolo di queste associazioni di settore è opportuno precisare che:

- l'ICAO è un'agenzia autonoma delle Nazioni Unite che ha lo scopo di definire i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, delle rotte e degli aeroporti e promuovere la progettazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale rendendolo più sicuro e ordinato. ENAV partecipa attivamente e direttamente (in numerosi casi in rappresentanza e su mandato dello Stato) ai gruppi di natura tecnica sia a livello globale che regionale (anche detenendo la presidenza di alcuni di questi gruppi). ENAV opera con un focus particolare sulle attività relative a temi di interesse aziendale nel campo della normativa, delle operazioni, della sicurezza (Safety e Security), dell'ambiente, dei sistemi tecnici CNS e ATM, nonché delle licenze e addestramento del personale. La nomina a tali gruppi di lavoro avviene normalmente attraverso segnalazione da parte dello Stato (nel nostro caso di ENAC);
- CANSO è l'associazione di categoria a livello globale per le società fornitrice del servizio di navigazione aerea (ANSP) e ne rappresenta gli interessi. Gli ANSP, membri di CANSO, gestiscono oltre l'85% del traffico aereo mondiale e, attraverso i suoi gruppi di lavoro, i membri condividono informazioni e sviluppano nuove politiche, con l'obiettivo di migliorare i servizi di navigazione aerea. ENAV è membro CANSO e partecipa alle attività di governance e tecniche;
- l'EASA è l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (*European Aviation Safety Agency*), organo di regolamentazione, controllo e definizione di massimi livelli comuni di Safety, per quello che riguarda il settore dell'aviazione civile dell'Unione Europea. ENAV partecipa attivamente ad alcune attività e gruppi istituiti da EASA per le attività normative su aspetti di interesse per la Società nel campo dei servizi alla navigazione aerea e ATM, prevalentemente di natura normativa e di Safety. La partecipazione può avvenire attraverso segnalazione diretta di ENAV, dello Stato (nel nostro caso ENAC) oppure di CANSO (associazione di categoria degli ANSP);

- EUROCONTROL è un'organizzazione intergovernativa, il cui scopo principale è di sostenere lo sviluppo e il mantenimento di un efficiente sistema di controllo del traffico aereo a livello europeo, supportando in questo le autorità nazionali dell'aviazione civile, gli ANSP e gli utenti dello spazio aereo civili e militari, il settore industriale, le organizzazioni professionali e le competenti istituzioni europee. Ricopre l'importante ruolo di Network Manager conferitogli dalla Commissione europea per la prima volta nel 2011 e, nel corso del 2019, rinnovato anche per il periodo 2020 – 2029. ENAV partecipa attivamente e direttamente ai gruppi di natura tecnica, nonché ai gruppi di governance dell'Organizzazione (anche a supporto dei rappresentanti dello Stato), anche detenendo la presidenza di alcuni di questi gruppi. ENAV opera con un focus particolare sulle attività relative a temi di interesse aziendale nel campo delle operazioni, delle informazioni aeronautiche, della sicurezza (Safety e security), dell'ambiente, dei sistemi tecnici e delle procedure CNS e ATM;
- ENAV è anche full member dell'organizzazione EUROCAE, che è responsabile delle attività di standardizzazione dei sistemi ad elevato valore tecnologico, e partecipa alla governance attraverso l'assemblea generale annuale. ENAV è molto attiva nei gruppi di lavoro tematici di interesse per la Società in particolare quelli legati alle nuove tecnologie come le torri remote, i droni, la sorveglianza aeroportuale e satellitare.

Considerati gli obiettivi fissati dall'Unione Europea con la creazione del Cielo Unico Europeo e la conseguente necessità di assumere una visione comune sulla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo, ENAV ha assunto un ruolo strategico in tutte le attività promosse ai fini della realizzazione del predetto Cielo Unico Europeo, quali a titolo esemplificativo: il Functional Airspace Block BLUE MED (che vede membri oltre all'Italia anche Cipro, Grecia e Malta), le attività del Network Manager europeo oltre che la partecipazione diretta, in qualità di full member, alla SESAR Joint Undertaking ed alla SESAR Deployment Alliance.

La SESAR Joint Undertaking (SJU) è il partenariato pubblico-privato costituito per la prima volta nel 2008 e rinnovato nel corso del 2016, con l'obiettivo di condurre il Programma di Ricerca e Sviluppo europeo SESAR (*Single European Sky ATM Research*) con un orizzonte temporale di attività fino al 2024. L'intera comunità aeronautica è rappresentata nella partnership SJU a testimonianza del forte processo di modernizzazione in atto: EUROCONTROL e la Commissione Europea, come membri fondatori e 19 *Full Members* (fra cui ENAV), in rappresentanza di tutta l'industria ATM europea, per un totale di più di 110 aziende e 3.000 esperti coinvolti nei progetti SESAR. ENAV è membro della SJU sin dall'agosto 2009 ed ha svolto un ruolo di primo piano in tutte le attività progettuali e di governance della SJU, contribuendo con le proprie risorse a guidare il processo di cambiamento e di modernizzazione del sistema ATM europeo.

Per ENAV la membership nella SJU, oltre a rappresentare la conferma della propria autorevolezza in campo ATM a livello europeo, costituisce anche un'opportunità preziosa di partecipazione diretta all'orientamento delle scelte strategiche correlate alla progettazione, allo sviluppo ed alla gestione dei sistemi ATM di nuova generazione, salvaguardando i già cospicui investimenti messi in campo per garantire un servizio sempre all'avanguardia alla propria comunità di utenti, sia internazionali sia nazionali.

La SESAR Deployment Alliance (SDA) - di cui fanno parte i principali stakeholder di settore, quali: compagnie aeree, ANSP e aeroporti - è stata istituita dalla Commissione europea con il compito di SESAR Deployment Manager, ovvero di sincronizzare e armonizzare, a livello europeo, l'implementazione dei sistemi e delle procedure nel campo dell'ATM.

ENAV ricopre inoltre un ruolo di primaria importanza all'interno dell'Alleanza A6 tra i principali ANSP europei. Il suo obiettivo è guidare la modernizzazione del network ATM europeo in linea con gli obiettivi di SESAR, a beneficio degli utenti dello spazio aereo. I partner dell'Alleanza A6, uniti da un

*Memorandum of Cooperation* – sono membri a pieno titolo della SESAR JU – ad essi è riconosciuto un ruolo di primaria importanza nel rappresentare gli interessi dell'Industria ATM e nell'implementazione di tecnologie e concetti definiti in ambito SESAR.

Gli A6 partecipano alle attività legate al programma SESAR, concentrando le proprie attività sull'*operational deployment* delle tecnologie definite in SESAR 1. L'Alleanza A6 è parte degli organi direttivi della predetta SDA, la *legal entity* di diritto belga costituita a gennaio 2018 per la gestione delle attività di Deployment Manager, come sopra esplicitato. ENAV partecipa alle attività degli A6 nei gruppi di governo e nei gruppi di lavoro di carattere tecnico, contribuendo nel dettaglio con i propri esperti al processo di modernizzazione dell'infrastruttura ATM europea. Nel 2019 l'Alleanza A6 ha dato seguito, inoltre, alle attività di collaborazione con EUROCONTROL preordinate alla realizzazione del SES Digital Backbone che prevede l'implementazione di un'infrastruttura di scambio dati condivisa.

L'Alleanza A6 ha altresì avviato, congiuntamente agli altri partner della SDA, tutte le attività necessarie alla costituzione della nuova SDA attesa nel 2020.

Da ultimo, nel corso del 2019 ENAV ha confermato e rafforzato il suo impegno nel supportare l'obiettivo dell'Alleanza A6 di contribuire proattivamente al processo di modernizzazione dell'ATM europeo attraverso la nomina di Roberta Neri, Amministratore Delegato di ENAV, quale presidente dell'Alleanza A6 per tutto il 2019. Tale incarico si è concluso a fine 2019, il ruolo chiave di ENAV è comunque confermato dall'assunzione di un altro organo chiave dell'Alleanza A6, lo Strategy Board, che coordina le attività tecniche dell'alleanza.

ENAV coordina inoltre il progetto FAB BLUE MED, volto alla creazione di un Blocco Funzionale di Spazio Aereo nell'area centro/sud-orientale del Mediterraneo, con il coinvolgimento primario di Stati comunitari (Cipro, Grecia e Malta oltre all'Italia) e non comunitari, quali Israele, l'Albania, la Tunisia e l'Egitto, promuovendo altresì il coinvolgimento di paesi come Israele e Macedonia del Nord.

ENAV, dunque, è membro effettivo di alcune tra le più importanti organizzazioni e iniziative internazionali e ciò consente di svolgere un ruolo attivo sulla governance delle stesse (anche con la partecipazione ai meeting ed alle assemblee). La possibilità di presenziare ai numerosi e importanti gruppi decisionali e di lavoro (in particolare nel contesto di A6, ICAO, EUROCONTROL e CANSO) inoltre, su materie di diretto interesse per il controllo del traffico aereo, consente di perseguire quei valori aziendali che, come detto, tendono prima di tutto a tutelare gli interessi della nostra community dell'aviazione civile.

Limitatamente al periodo, il 2019, oggetto di questa analisi, vale la pena concentrare l'attenzione sulle iniziative svolte da ENAV nelle citate organizzazioni:

Organizzazione	Attività
ESSP	È stata svolta e continua la fornitura del servizio di navigazione satellitare EGNOS.
AIREON	È l'infrastruttura di sorveglianza satellitare, del servizio. In questo contesto, ENAV, che ospita nel suo Centro Tecnico di Ciampino uno dei primi <i>Aireon Service Delivery Point</i> (SDP), svolge attività di convalida dei dati e contribuisce alle certificazioni.

SESAR JU	<p>Sono state svolte le attività previste nell’ambito del Programma di Ricerca e Sviluppo europeo denominato SESAR 2020, volto a dimostrare la praticabilità di tecnologie e concetti innovativi, prioritari per l’evoluzione del Sistema ATM europeo oltre che strategici per ENAV e che introdurranno importanti miglioramenti a livello economico, di sicurezza ed ambientale a beneficio della comunità dell’aviazione civile. In particolare, nel 2019 sono state completate con successo le attività della prima fase de suddetto Programma, denominata Wave 1 (2016-2019), a meno di tre progetti che proseguiranno nel corso del 2020. La Wave 1 ha visto ENAV protagonista in ben 16 progetti, di cui 2 con il ruolo di coordinatore. ENAV ha condotto più di 25 sperimentazioni che hanno abbracciato tutti i domini ATM (aeroporto, rotta, avvicinamento e network), tutte le tecniche di validazione (Fast Time e Real Time Simulation, Shadow Mode e Flight Trial) e tutte le fasi di maturità di concetto (V1, V2 e V3), con un impegno in termini di risorse che ha superato le 100 unità fra tecnici, personale operativo ed esperti ATM.</p> <p>Nel 2019 è stata inoltre avviata la Wave 2 (2020-2022), la seconda fase del Programma SESAR 2020, per la quale ENAV si è aggiudicata la partecipazione in 12 progetti, con l’obiettivo di continuare gli studi sulle tematiche di più alto interesse aziendale.</p> <p>Si sta infine già lavorando alla definizione di un’ulteriore e ultima parte di attività, denominata Wave 3 (2021-2022) che andrà a chiudere il budget dei finanziamenti stanziato dalla Commissione europea per SESAR 2020.</p> <p>Per ENAV, il 2019 è stato caratterizzato anche dall’aggiudicazione del progetto Diode inerente i servizi U-Space in ambito UTM (Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management).</p>
SESAR DM	<p>Sono state svolte e sono in corso le attività progettuali previste nel <i>deployment programme</i> europeo. I progetti al momento coordinati dal SDM sono 350, di cui più di 100 sono completati con sostanziali benefici di performance. Si stima che i 350 progetti, una volta conclusi, porteranno oltre 7 mln di tonnellate di CO<sub>2</sub> in meno grazie a profili di volo più efficienti, nonché ad un aumento di network capacity con oltre 300 mln di minuti di ATFM delay in meno. In particolare, ENAV porta avanti una serie di progetti implementativi che appena messi in operazione porteranno elevati benefici alla comunità dell’aviazione civile, in termini di puntualità, miglioramento delle performance per le linee aeree, come importanti miglioramenti per i passeggeri, in termini di riduzione dei costi, sostenibilità ambientale e sicurezza.</p>
A6	<p>L’alleanza A6 ha sviluppato attività di coordinamento tra gli ANSP europei maggiormente rilevanti sui temi più importanti per il sistema di gestione del traffico aereo europeo. In particolare, nel 2019 si è dato seguito alle attività di coordinamento avviate con EUROCONTROL già nel 2018 e preordinate alla realizzazione di una struttura a supporto dell’infrastruttura di scambio dati condivisa, il SES Digital Backbone.</p> <p>L’Alleanza A6 ha altresì avviato, congiuntamente agli altri partner della SDA, tutte le attività necessarie alla costituzione della nuova SDA attesa nel 2020.</p>

ICAO	Nel 2018 ENAV ha assunto la presidenza del massimo organo decisionale di ICAO a livello Europeo, con un perimetro che abbraccia 56 Stati membri, inclusa la Federazione Russa, gli Stati dell'area euro-asiatica e del nord Africa. Nel corso del 2019 il gruppo ha esteso ulteriormente la propria competenza anche alle attività nel campo della Safety, ENAV mantiene la propria presenza nel Chairteam del gruppo.
------	--

## 5.7. QUALITÀ DELLA RELAZIONE CON I CLIENTI

Nell'ambito degli stakeholder con cui il Gruppo ENAV intrattiene rapporti, i clienti hanno ovviamente un ruolo di assoluto riguardo. In particolare, per le compagnie aeree, ENAV ha sviluppato, con sempre maggiore impegno e attenzione, un efficiente sistema di *customer relationship management* (supportato da una procedura interna), finalizzato al coinvolgimento dei clienti stessi e alla misurazione del loro livello di gradimento rispetto alla fornitura dei servizi ATS (*Air Traffic Services*). Nello specifico, ENAV conduce ogni anno una *Customer Survey* attraverso una piattaforma online su cui le varie tipologie di utenti esprimono il proprio livello di gradimento. La scala di apprezzamento utilizzata varia da 1 (molto insoddisfatto) a 5 (molto soddisfatto); l'obiettivo minimo di ENAV è il raggiungimento di un livello di soddisfazione dei propri clienti pari o superiore a 3.

Nel 2019, il gradimento dei servizi forniti alle compagnie di navigazione aerea (CNA) ha ottenuto un punteggio di 4.0 su una scala di 5, in linea con quello ottenuto nel 2018.

La *redemption* della *survey* è stata del 65% (sostanzialmente invariata rispetto al 67% del 2018).

Le attività di CRM non si limitano ovviamente alla campagna di rilevamento di *customer satisfaction*, ma si articolano in una serie di iniziative volte al coinvolgimento degli stakeholder e alla partecipazione attiva nell'evoluzione dei vari processi (spesso associati a nuove implementazioni operative). Di norma, nell'ambito delle attività relazionali, ENAV promuove incontri *one to one*, sessioni plenarie, open day dimostrativi e workshop tematici relativi alle attività proprie della Direzione Servizi Navigazione Aerea (DSNA). L'approccio *customer oriented* di ENAV è basato quindi su modalità d'azione integrate, in grado di cogliere le aspettative degli *airspace users* e assicurare i processi necessari per erogare servizi sempre più efficaci ed efficienti, promuovendo al contempo azioni di costante miglioramento.

Il diagramma che segue descrive in sintesi il processo di *early engagement* del cliente nella definizione e condivisione dei requisiti associati alla fornitura dei servizi alla navigazione aerea.



## **5.8. LA GESTIONE RESPONSABILE DELLA CATENA DI FORNITURA**

Al fine di comprendere e caratterizzare compiutamente il concetto di “catena di fornitura” nel Gruppo ENAV è necessario sottolineare che le procedure di affidamento effettuate da ENAV e Techno Sky, sono soggette ai requisiti normativi previsti dal D.Lgs. 18 aprile 2016 n.50, il cosiddetto Codice dei Contratti Pubblici. Il mancato rispetto di tali normative cogenti può infatti determinare gravi aspetti sanzionatori che vanno dalle sanzioni amministrative ai rilievi penali.

L’ottemperanza a quanto previsto dal Codice pone dunque delle limitazioni significative relativamente all’introduzione volontaria da parte del Gruppo di criteri vincolanti nei processi di selezione e qualifica dei fornitori. Ciò in quanto, secondo la normativa, tali processi devono garantire il pieno rispetto dei principi di concorrenzialità ed apertura al mercato, nonché garantire l’accesso anche alle microimprese alle procedure di affidamento. L’attenzione nella stesura dei capitolati di gara, ed in generale nell’individuare i requisiti di partecipazione ad una procedura, consiste nel non preconstituire un immotivato aggravio di costi in capo ai partecipanti e/o costituire barriere partecipative penalizzanti per le PMI o per le Piccole aziende (ad esempio, laddove non necessario, richiedere certificazioni onerose economicamente).

In tal senso le attività di *procurement* debbono essere prioritariamente focalizzate più sugli elementi oggettivi delle offerte dei concorrenti, piuttosto che su requisiti soggettivi degli stessi che potrebbero essere considerati limitativi alla partecipazione.

In altri termini, al fine di perseguire politiche di Green Procurement, il contesto di riferimento richiede un’azione mirata più sulle prestazioni da porre a gara, che sui requisiti richiesti ai partecipanti e, la “catena di fornitura”, deve interpretarsi non tanto e non solo rispetto alle certificazioni possedute dai possibili fornitori, quanto piuttosto con riferimento alle caratteristiche ambientali delle prestazioni e dei prodotti.

Inoltre, bisogna evidenziare che il Gruppo ENAV è composto da aziende che forniscono servizi, di estrema specializzazione e di rilevanza strategica per il paese, in un ambito sottoposto ad una serie di normative cogenti del settore ATM (*Air Traffic Management*) ed in tal senso bisogna tenere presente le necessarie specificità operative dei prodotti soggetti a precise normative internazionali di riferimento.

Tenuto sempre conto dei vincoli cogenti che consistono sostanzialmente nel rispetto delle norme comunitarie recepite dal Codice dei Contratti Pubblici, il gruppo ENAV ha portato avanti una politica degli approvvigionamenti improntata alla massima apertura al mercato, sia in ambito nazionale che internazionale, aprendo alla concorrenza anche settori ad elevatissima specificità tecnologica. I vantaggi in tal senso sono stati rilevati sensibilmente sia in termini di soluzioni tecniche ad elevato valore progettuale, sia in termini di vantaggi economici di *saving*.

Gli operatori economici hanno risposto con segnali di estrema positività, che vanno a premiare processi di acquisto improntati a una reciproca conoscenza che guida verso una fattiva collaborazione e che mira alla correttezza dei comportamenti sia in fase precontrattuale che contrattuale. Ciò è dimostrato anche dal numero di accessi agli atti esperiti nel 2019, a fronte dei quali vi è stato un solo ricorso presso i deputati organi di giustizia amministrativa che peraltro ha visto riconosciute le ragioni di ENAV S.p.A.

### **La politica degli acquisti verdi (Green Procurement)**

Nel corso degli ultimi anni si è posta sempre maggior attenzione alla sostenibilità ambientale delle proprie forniture, attraverso l’implementazione di una politica di “Acquisti Verdi”. Tale scelta si fonda sulla volontà di ENAV di ridurre gli impatti ambientali dei beni e servizi che vengono acquistati e delle

opere che vengono realizzate, in accordo a quanto previsto dall'art.34 del D.Lgs.18 aprile 2016 n.50, così come modificato dal D.Lgs.19 aprile 2017 n.56.

Le società del Gruppo ENAV si impegnano quindi ad acquistare beni e servizi che lungo il loro ciclo di vita:

- ✓ favoriscano l'uso di fonti di energia rinnovabile;
- ✓ riducano le emissioni di gas ad effetto serra;
- ✓ riducano il consumo di risorse naturali;
- ✓ riducano la produzione dei rifiuti;
- ✓ contribuiscano alla diffusione di modelli di produzione e consumo responsabili.

Il Gruppo ENAV, in coerenza con tali obiettivi, ha dato avvio anche a un'azione che mira a dare sempre maggiore visibilità alla politica degli acquisti verdi, per consentire ai suoi fornitori di riferimento di adeguarsi alle richieste di una domanda più sostenibile e ad eventuali nuovi interlocutori di rispondere in maniera proattiva, proponendo soluzioni innovative che vadano incontro alle rinnovate esigenze. La politica degli acquisti verdi rappresenta uno sforzo collettivo, sicuramente premiante per la collettività, e comporta un cambiamento sostanziale che si sta sviluppando in maniera graduale e continua attraverso una serie di azioni chiave:

- ✓ individuazione di categorie merceologiche con più elevato valore aggiunto in relazione alle azioni di Green Procurement; attraverso un'attenta analisi dei rischi/opportunità legati all'adozione progressiva dei criteri ambientali nei capitolati di gara;
- ✓ definizione di un programma di comunicazione rivolto ai fornitori attuali e potenziali;
- ✓ attuazione di un piano di sensibilizzazione e formazione interno.

Nel corso dell'anno sono state svolte numerose attività volte a consolidare e valorizzare le azioni di Green Procurement.

In particolare, ENAV ha promosso l'introduzione di specifici requisiti ambientali, ogni qualvolta possibile, nelle gare di appalto al fine di identificare e favorire gli acquisti sostenibili. In questo ambito ENAV ha provveduto, in collaborazione con le diverse funzioni aziendali, a definire le caratteristiche tecniche e i criteri ambientali che i prodotti, i servizi e le opere acquistate devono soddisfare per poter essere considerati "green".

Anche Techno Sky, nel processo di selezione dei fornitori, riserva particolare attenzione ai profili di sostenibilità, valutando nelle scelte di approvvigionamento fattori come:

- ✓ acquisto di prodotti e servizi che hanno un minor impatto sull'ambiente in base alla modalità di realizzazione (ad esempio cancelleria, DPI, arredi);
- ✓ prodotti certificati CE;
- ✓ verifica dei fornitori in materia di diritti umani e tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

Nell'ambito delle opere civili, relativo quindi alla costruzione e manutenzione delle infrastrutture ENAV, merita menzionare il costante e progressivo impegno delle strutture coinvolte sempre più attente nella salvaguardia dell'ambiente, nell'utilizzo razionale delle risorse, nell'attenzione per l'uso dei materiali e verso la salute ed il benessere dei lavoratori, delle maestranze impegnate e non da

ultimo del personale ENAV che utilizza le strutture, nonché dei soggetti fruitori dei servizi erogati da ENAV

### **La gestione dei fornitori**

Particolare attenzione verso i requisiti ambientali è stata posta dal Gruppo nei riguardi dei fornitori, nell'ambito degli elenchi di operatori economici per le opere civili e per servizi e forniture.

In virtù di ciò, nel corso del 2019, il Gruppo ENAV si è attivato per l'avvio di una procedura di analisi dei propri fornitori per valutarne le prestazioni sociali, ambientali e di governance. In tale ambito si è avviato lo sviluppo di una piattaforma informatica dedicata alla raccolta dei dati ed informazioni qualitative e quantitative di sostenibilità al fine dell'emissione di una valutazione in ambito ESG (Environmental, Social, Governance). ENAV, attraverso questa piattaforma, si propone di analizzare tutti i fornitori *core*, cioè quei fornitori che rappresentano la linea di fornitura strategica per il Gruppo e quei fornitori che possono essere ritenuti più a rischio, individuati sulla base della categoria ATECO.

A seguito dell'elaborazione dei dati relativi a tale valutazione, i fornitori riceveranno un rapporto di analisi che include anche la segnalazione delle criticità emerse e le relative azioni correttive.

Per implementare tale percorso virtuoso di miglioramento semestralmente, sarà avviata una campagna di rivalutazione atta a verificare gli effettivi miglioramenti raggiunti dal fornitore.

Si segnala che la campagna conoscitiva sui fornitori iscritti nei sistemi di qualificazione, in relazione al possesso di certificazioni di tipo ambientale, non è stata implementata nel 2019 in quanto assorbita dal sistema sopra descritto.

Inoltre, nel corso del 2019, è stata definita la pianificazione delle attività propedeutiche all'elaborazione del Codice di Comportamento dei Fornitori, la cui sottoscrizione per accettazione sarà resa obbligatoria nel corso del 2020.

A valle dell'introduzione nell'articolato dei contratti di appalto di clausole volte a promuovere il rispetto da parte dei fornitori dei criteri di sostenibilità definiti da ENAV, è stato contestualmente richiesto di fornire assenso onde essere sottoposti ad attività di audit, anche al fine di verificare, dove necessario, il rispetto dei requisiti ambientali e sociali richiesti connessi alle specifiche prestazioni di ogni singolo contratto. Nel corso del 2019 si è provveduto ad affidare tale incarico a soggetti terzi con elevata qualificazione nell'ambito ESG, con l'obiettivo di iniziare a condurre audit a partire dal 2020. Parimenti sono state definite questionari e check-list per condurre tali audit presso i fornitori ENAV.

Il Gruppo ENAV pone inoltre attenzione all'individuazione dei principali rischi legati al mancato rispetto di normative relative ad aspetti sociali da parte di fornitori e sub-fornitori. Al fine di mitigare potenziali criticità in tale ambito, ENAV ha inserito negli articolati contrattuali precise clausole di garanzia controfirmate dal fornitore.

In tal senso, nella totalità dei contratti stipulati, il fornitore dichiara la conoscenza, accettazione e rispetto del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo previsto dal D.Lgs. 231/2001, nonché del Codice Etico di ENAV e l'accettazione delle clausole contrattuali relative al contrasto ad ogni forma di lavoro irregolare, compresi l'utilizzo di manodopera minorile e il ricorso al lavoro forzato. In caso di mancata osservanza, è prevista la risoluzione del contratto di diritto.

Per quanto concerne la valutazione delle performance dei fornitori, nel 2019 ENAV ha implementato un articolato sistema di valutazione delle performance del fornitore che consente di raccogliere,

analizzare e valutare, per ogni singolo contratto, la qualità della prestazione svolta e il rispetto dei requisiti contrattuali. In particolare, è stata inserita nel sistema una scheda di segnalazione delle non conformità e degli eventi riconducibili ad una irregolare esecuzione. A valle della compilazione obbligatoria di tale scheda, l'esecutore deve congiuntamente dare contezza delle penali emesse e di altri eventuali provvedimenti in ordine all'eventuale recesso, risoluzione o esecuzione in danno.

I risultati di tali valutazioni, effettuate tramite un apposito processo - strutturato e formalizzato - completamente inserito nel sistema ERP aziendale, vengono quindi sottoposti ad un processo di analisi a valle del quale può anche determinarsi l'adozione di specifici provvedimenti quali la possibile sospensione del fornitore e la segnalazione ad ANAC da parte del RUP in fase di esecuzione, a norma dell'art.11, comma 1, del Regolamento ANAC per la gestione del Casellario Informatico dei Contratti Pubblici di lavori, servizi e forniture nonché dell'articolo 213, comma 10, del D.Lgs. 18 aprile 2016 n. 50.

Con riferimento a ENAV Asia Pacific, la società richiede ai propri fornitori di aderire ai principi espressi all'interno del Codice Etico, con particolare riferimento ai temi della sostenibilità e al rispetto dei diritti umani.

Per quanto riguarda Techno Sky, nel corso del 2019 sono state modificate le policy di *procurement* e tutte le attività di acquisto verranno svolte in *service* dalla struttura di ENAV; in tale contesto, anche le attività di gestione dei fornitori verranno realizzate con modalità unificate per tutto il gruppo.

Si rammenta che Techno Sky, durante il 2018, ha modificato i format contrattuali, integrandoli con specifiche clausole relative all'effettuazione di audit - nel corso dell'esecuzione contrattuale - mirati alla verifica del possesso da parte dei fornitori dei requisiti ambientali (es. ISO 14001) e del rispetto dei diritti umani. A titolo esemplificativo Techno Sky richiede, nello svolgimento delle attività di verifica in merito alla tutela dei diritti umani, evidenza del certificato di ottemperanza in materia del diritto al lavoro dei disabili (L. 68/1999) e, laddove necessario, esegue controlli sul rispetto delle norme internazionali in materia di tutela ambientale (ad esempio rispetto alla ISO 14001). Anche nel corso del 2019 non è stato ritenuto necessario eseguire controlli su tali tematiche.

Per quanto riguarda il pagamento dei fornitori, l'obiettivo che si è posto il Gruppo ENAV consiste nel rispettare le scadenze contrattualmente definite in presenza, ovviamente, della regolarità di tutta la documentazione richiesta dalla normativa. Le aziende del Gruppo pongono particolare attenzione al rispetto dei tempi di pagamento, consapevoli delle difficoltà che i ritardi possono generare, dal punto di vista finanziario, verso i propri fornitori. Proprio per venire incontro alle esigenze dei fornitori, è stata stipulata con un istituto finanziario una convenzione a cui gli stessi possono accedere per effettuare la cessione pro solvendo delle fatture emesse; possono, inoltre, essere effettuati anticipi sui pagamenti qualora adeguatamente motivati.

Nello specifico, per ciò che concerne la capogruppo ENAV, l'art.22 del Decreto Crescita (D.L. 34/2019) convertito in Legge il 28 giugno 2019 n. 58, ha introdotto nella disciplina dei ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali di cui al D.Lgs. 231/2002, l'articolo 7-ter, che pone l'obbligo alle società di dare evidenza nel bilancio sociale, a decorrere dall'esercizio 2019, dei tempi medi di pagamento delle transazioni commerciali effettuate nel 2019, dei ritardi medi, delle politiche commerciali adottate con riferimento alle suddette transazioni e alle azioni poste in essere sui termini di pagamento.

ENAV, rifacendosi all'interpretazione Assonime di cui alla Circolare n. 32/2019, ha determinato quanto segue:

- tempi medi di pagamento: i tempi medi di pagamento delle transazioni commerciali effettuate nel 2019 risultano pari a 19,7 giorni, rispetto alla tempistica di pagamento contrattualmente prevista (tipicamente a 30 giorni), e sono stati calcolati individuando il numero di giorni trascorsi tra la data di inizio del calcolo (data di partenza) e la data del relativo pagamento. Rispetto alla data di partenza si è tenuto conto della data a decorrere dalla quale la transazione può essere liquidata, ovvero subordinatamente al buon esito delle verifiche richieste dalla normativa di riferimento;
- ritardi medi di pagamento: i ritardi medi di pagamento delle transazioni commerciali effettuate nel 2019 ammontano a 20,6 giorni di ritardo, rispetto alla tempistica di pagamento contrattualmente prevista (tipicamente a 30 giorni), e sono stati calcolati individuando il numero dei giorni trascorsi tra la data di scadenza del pagamento (definita in via negoziale o ex lege, secondo i casi) e la data del pagamento. È opportuno precisare che i ritardi medi di pagamento possono essere dovuti a motivazioni non dipendenti dalla società; tra questi: documenti necessari ai fini del pagamento non in regola (Durc ed Equitalia), documentazione da ottenere dai fornitori e non inviata dagli stessi (che ai sensi delle norme contrattuali non permettono di poter procedere ai pagamenti, quali ad esempio la dimostrazione di aver pagato i subappaltatori) o anche pagamenti di fatture che, secondo gli accordi contrattuali, è possibile pagare in un momento successivo rispetto alla scadenza normale dei 30 giorni da data fattura.

Relativamente ad ENAV Asia Pacific, la società svolge un costante controllo interno sulla gestione dei pagamenti attraverso i sistemi contabili, nonché attraverso controlli esterni svolti da una società indipendente. Nel 2019 i pagamenti sono avvenuti entro le scadenze previste e non sono stati rilevati reclami/messe in mora.

### **PERIODO MEDIO DI PAGAMENTO DEI FORNITORI 2019**

**ENAV: 19,7 GIORNI**

**TECHNO SKY: 45 GIORNI**

**ENAV ASIA PACIFIC: 5 GIORNI**

## 5.9. I PRESIDI ANTI-CORRUZIONE

Il Gruppo ENAV contrasta e non tollera in alcun modo atti di corruzione, comportamenti fraudolenti e più in generale condotte illecite o irregolari, che vengano commesse in qualsiasi forma, sia attiva che passiva, tanto da parte dei propri dipendenti che da parte di terzi.

Seguendo le *best practice* e le indicazioni dei principali *position paper* (tra cui le Linee Guida Confindustria per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001) e gli standard di riferimento ISO 37001, ENAV ha impostato le proprie attività secondo il *CoSO Framework (Committee of Sponsoring Organizations)* quale modello di *Risk Management* previsto dalle Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi approvate dal Consiglio di Amministrazione stesso, in linea con quanto raccomandato dal Codice di Autodisciplina delle Società Quotate di Borsa Italiana.

Le attività per l'adozione di un efficace modello anticorruzione, definite nell'ambito del programma implementato dal Gruppo a partire dal 2018 e che interessano sia le attività dell'Organismo di Vigilanza che il settore *Whistleblowing & Fraud Audit*, riguardano in particolare:

- il *Risk Assessment*, periodico volto ad individuare le aree dove il rischio corruzione può manifestarsi in maniera più significativa;
- la definizione di regolamenti e procedure relative alle aree maggiormente esposte a rischi corruzione;
- la definizione di controlli anticorruzione di primo e secondo livello;
- lo svolgimento di programmi di formazione dedicati ai dipendenti sulla prevenzione ed il contrasto della corruzione;
- l'implementazione di un sistema per le segnalazioni, il cosiddetto *whistleblowing*, e un processo di verifica dei fenomeni oggetto di segnalazione;
- il reporting periodico verso il Vertice aziendale circa le aree a rischio, lo stato delle *policy* e delle procedure, gli esiti dei controlli anticorruzione, le segnalazioni pervenute e le verifiche effettuate.

Sul fronte del *Risk Assessment* viene garantito dalle strutture interne una periodica attività di valutazione dei rischi, anche in funzione dell'analisi del contesto interno ed esterno. Viene, inoltre, effettuato l'aggiornamento periodico delle valutazioni dei rischi con l'individuazione delle azioni necessarie per il rafforzamento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi stesso, con particolare riferimento al corpus procedurale e ai presidi organizzativi.

Nel corso del 2019 è stato svolto un *Assessment* con il supporto di una società esterna, al fine di verificare l'efficacia del modello anticorruzione di ENAV e l'aderenza allo standard ISO 37001. A seguito di tale attività, sono state individuate alcune aree di miglioramento che sono confluite nel piano di lavoro per il 2020.

Sul fronte della regolamentazione, in data 26 febbraio 2019 il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha aggiornato il Codice Etico di Gruppo e, nella medesima data, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del già citato D.Lgs. 231/2001 (di seguito anche "Modello 231"). Successivamente, in data 6 marzo 2019, anche il Consiglio di Amministrazione di Techno Sky ha aggiornato il proprio Modello 231.

Inoltre, in data 13 maggio 2019, la società controllata D-Flight ha aggiornato il proprio Modello 231.

Si rammenta, altresì, che nel corso del 2018 il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato il “Codice di comportamento per il contrasto alla corruzione (“Codice Anticorruzione”), la cui attuazione è obbligatoria per tutte le società del Gruppo. Tale codice si innesta in un articolato corpus normativo interno costituito da *policy*, procedure, linee guida e regolamenti che disciplinano più nel dettaglio i singoli ambiti di riferimento e ai quali il personale interno deve attenersi.

Nel corso del 2019, l’Internal Audit ha inoltre effettuato un riesame interno per valutare il raggiungimento degli obiettivi del *compliance program anticorruzione*, identificando specifiche azioni di miglioramento nell’ambito del ciclo di Deming.

Per quanto concerne l’adozione di specifici regolamenti in relazione ai principali processi di contrasto alla corruzione, si rammenta che, oltre al “Codice Anticorruzione” e al Modello 231, sono vigenti a livello di Gruppo: la Risk Policy per i contratti di intermediazione e il Regolamento di Gruppo per la gestione delle liberalità, degli omaggi e delle ospitalità.

Nel 2019 è stata erogata una sessione di formazione sulle tematiche ex D.Lgs. 231, della durata di circa 2 ore. A tale formazione è seguita anche una formazione in aula dedicata alle figure chiave (dirigenti primi riporti dell’AD e altri key manager).

Sotto il profilo del monitoraggio e gestione delle segnalazioni sono state altresì svolte diverse attività. In particolare, i piani delle verifiche degli Organismi di Vigilanza (di ENAV e Techno Sky) che utilizzano la Struttura Internal Audit per lo svolgimento delle attività di verifica e lo stesso piano pluriennale dell’Internal Audit, vedono il rischio corruzione esaminato sotto diversi profili nell’ambito dei processi sottoposti a verifica. Il Gruppo, inoltre, adotta due presidi sul tema corruzione:

- un canale di comunicazione per le segnalazioni in tema di *whistleblowing*;
- un canale per la ricezione dei flussi informativi dell’Organismo di Vigilanza.

Con particolare riferimento al canale *whistleblowing*, è ad oggi operante un sistema informatico per la segnalazione degli illeciti, che garantisce la riservatezza del segnalante, in risposta ai requisiti della normativa di riferimento (L.179/2017).

Le segnalazioni pervenute attraverso i canali su indicati vengono valutate dalle strutture competenti e quelle ritenute rilevanti, costituiscono oggetto di ulteriore approfondimento attraverso attività di audit. Nel corso dell’anno 2019 nel Gruppo non si sono riscontrate casistiche di frodi e atti corruttivi.

Si rammenta che il Gruppo ha emanato e reso pubblico sul sito Istituzionale il “Regolamento Whistleblowing” all’interno del quale vengono: identificati i soggetti che possono effettuare “segnalazioni”; definito il perimetro delle condotte; esplicitati gli avvenimenti o azioni che possono essere oggetto di segnalazione; riportati i principi e le regole generali che governano il “processo di segnalazione”, ivi inclusa la tutela del segnalante e del segnalato.

Sono infine previsti specifici flussi informativi periodici nei confronti del Consiglio di Amministrazione, del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e del Collegio Sindacale, integrati nei presidi garantiti dagli Organismi di Vigilanza e dall’Internal Audit. Tali flussi, definiti su base periodica, includono i piani di lavoro rispettivamente dell’Organismo di Vigilanza e dell’Internal Audit, nonché una sintesi delle risultanze delle attività svolte, ed un dettaglio delle segnalazioni ricevute e delle azioni correttive intraprese.

**I RISCHI LEGATI ALLA CORRUZIONE SONO STATI VALUTATI NELL'AMBITO DEL  
PROCESSO DI RISK ASSESSMENT NEL  
100 % DEI PROCESSI**

**NEL CORSO DEL 2019, È STATO EFFETTUATO UN AGGIORNAMENTO DEL MODELLO 231,  
SIA DI ENAV CHE DI TECHNO SKY, IN CUI TUTTI I PROCESSI SONO STATI ANALIZZATI  
PER VERIFICARE I POTENZIALI RISCHI LEGATI ALLA CORRUZIONE**

## **5.10. LA COMUNICAZIONE ESTERNA**

L’Ufficio Stampa del Gruppo assicura la comunicazione esterna attraverso i rapporti con i media nazionali, locali e internazionali e la corretta diffusione dei messaggi aziendali verso il pubblico di riferimento, al fine di tutelare la *reputation* delle diverse attività del Gruppo ENAV. Questa funzione provvede, inoltre, al monitoraggio puntuale sia dei media tradizionali sia dei canali social, al fine di identificare eventuali informazioni di interesse per il Gruppo.

L’Ufficio Stampa gestisce, oltre ai profili social aziendali *Twitter*, *Instagram* e *LinkedIn* che globalmente contano più di 20mila follower, anche la comunicazione finanziaria dell’azienda, in coordinamento con la struttura Investor Relations, assicurando e presidiando tutti i processi comunicativi previsti dalle norme del Testo Unico della Finanza e dalle *best practice* in termini di comunicazione e trasparenza adottate dalle società quotate.

In particolare, il lavoro di comunicazione esterna promosso dal Gruppo si compone di due pilastri fondamentali:

- una parte proattiva, finalizzata a valorizzare il lavoro e la professionalità dei dipendenti del Gruppo e le attività *core* della Società su tutti i canali di informazione (canali nazionali e locali);
- una parte normativa e di servizio, che impone una comunicazione verso gli stakeholder e il pubblico relativamente alle informazioni previste dalla normativa e dalle indicazioni delle diverse autorità (es. Consob)

Va sottolineato che, essendo ENAV un’azienda *Business to Business*, non ha le stesse opportunità di visibilità delle aziende *Business to Consumer*. Non è dunque previsto l’acquisto di spazi redazionali per una pubblicazione “controllata” di articoli e/o servizi Radio/TV. Tutte le uscite sono frutto del lavoro del personale, che nel corso degli anni ha consolidato con i giornalisti rapporti di lavoro basati sulla credibilità individuale e sull’autorevolezza dell’Azienda.

Nell’anno 2019 questo lavoro ha prodotto 86 articoli e 24 servizi radiotelevisivi, nei quali sono stati messi in risalto:

- performance operative e finanziarie;
- lavoro sulla sperimentazione dello U-Space (droni);
- attività sul mercato non regolato.

**24 SERVIZI RADIO/TV NAZIONALI**

**86 ARTICOLI DI STAMPA E WEB NAZIONALE/INTERNAZIONALE**

**20.000 FOLLOWER SUI CANALI SOCIAL**

## 5.11. INVESTOR RELATIONS

ENAV pone da sempre grande attenzione ai rapporti con gli investitori, con gli analisti finanziari e con la comunità finanziaria in generale, avvalendosi della struttura Investor Relations al fine di gestire in maniera continuativa ed ottimale tali rapporti.

Le occasioni di dialogo sono molteplici: *conference call*, incontri, conferenze finanziarie e *roadshow*. In queste circostanze, il management (tipicamente l'Amministratore Delegato e il Responsabile Amministrazione Finanza e Controllo, insieme al responsabile Investor Relations) presenta alla comunità finanziaria i principali risultati del periodo (trimestrali, semestrali, annuali), gli andamenti del business e le linee guida della strategia e si rende disponibile a rispondere alle domande ricevute dai singoli partecipanti.

Tutte le informazioni di carattere economico-finanziario relative alla Società, così come i principali indicatori di andamento del titolo e le opinioni degli analisti finanziari sul titolo, si trovano all'interno di un'apposita sezione Investor Relations del sito [www.enav.it](http://www.enav.it). Sono inoltre a disposizione della comunità finanziaria una mailing list dedicata, con cui l'Azienda comunica periodicamente le notizie finanziarie rilevanti, ed una mail box dedicata, attraverso la quale risponde alle domande che gli investitori o gli analisti finanziari formulano in caso di nuove attività dell'azienda o di particolari andamenti del mercato.

Nel periodo gennaio – dicembre 2019, ENAV ha avuto circa 300 interazioni con gli investitori istituzionali, per la maggior parte durante *roadshow* organizzati sia presso le strutture ENAV (Sede Centrale, ACC e Torri di Controllo) sia presso le sedi dei singoli investitori in Italia e in Europa, così come in Australia e negli Stati Uniti. I restanti contatti sono stati tenuti tramite la partecipazione della Società a conferenze finanziarie e tramite *conference call* con gli investitori. In aggiunta ai rapporti con gli investitori, ENAV mantiene frequenti contatti con gli analisti finanziari che coprono il titolo (c.d. "sell-side"). I 10 analisti che hanno coperto il titolo ENAV nel corso del 2019 appartengo ai maggiori istituti di intermediazione italiani ed esteri, alcuni dei quali specializzati su società infrastrutturali, e assicurano la pubblicazione periodica di report, di analisi aggiornate sulle attività e la performance economico-finanziaria di ENAV.

Infine, è importante sottolineare come sia ulteriormente cresciuto nel corso del 2019 l'interesse dei principali investitori istituzionali verso tematiche di *Corporate Social Responsibility* (CSR) e verso le attività intraprese da ENAV su questo fronte al fine di assicurare la sostenibilità nel lungo termine del business della società, con focus specifico su aspetti sociali, ambientali e di governance. ENAV si è mossa proattivamente in tal senso, includendo nelle proprie presentazioni agli investitori una sezione specifica sulla CSR, anche in ottica di una sempre maggiore trasparenza delle attività svolte, coinvolgendo gli investitori nelle proprie iniziative di Stakeholder Engagement e partecipando a conferenze ed eventi finanziari a tema *Environment, Social & Governance* (ESG).

Per il 2020 ENAV si propone di arricchire ulteriormente le occasioni di interazione e confronto con la comunità finanziaria, utilizzando le varie occasioni come *roadshow*, partecipazione a conferenze finanziarie e *conference call*, in linea con le migliori prassi del mercato. Nel corso del 2020 l'Azienda si propone inoltre di ampliare la propria base di investitori, focalizzando l'attenzione sugli investitori basati in aree geografiche non raggiunte nel corso del processo di quotazione in borsa, su investitori con un'ottica d'investimento di medio-lungo periodo, con un focus sui fondi SRI, ampliando la propria *disclosure* su tematiche ESG e, infine, sui fondi specializzati sul settore delle infrastrutture.

## **5.12. BRAND DEVELOPMENT**

Il Gruppo ENAV, anche per il 2019, ha avviato una serie di azioni volte a rinnovare l'immagine aziendale e ad incrementare la notorietà del brand presso gli stakeholder, gli azionisti, i clienti ed il grande pubblico sia nazionale che internazionale. La *corporate identity*, e le relative azioni di Marketing Communication, sono state estese alle due nuove società del Gruppo: D-Flight e IDS AirNav.

Sono stati realizzati numerosi progetti per valorizzare le attività di carattere istituzionale, commerciale e internazionale del Gruppo, che hanno portato al lancio di diverse campagne di comunicazione digital, alla pubblicazione di prodotti editoriali e multimediali e alla realizzazione di attività di advertising di carattere B2B. Nel corso dell'anno è stata inoltre promossa l'organizzazione di eventi sui temi di maggior rilievo per il settore, anche attraverso lo svolgimento di visite istituzionali presso i siti aziendali dedicate a delegazioni nazionali e internazionali.

Per quanto concerne le attività di valorizzazione dell'offerta commerciale, sono state sviluppate nuove strategie di marketing communication, volte a consolidare l'immagine di ENAV e a promuovere i prodotti e servizi offerti dal Gruppo in nuovi mercati, in modo particolare verso gli Emirati Arabi Uniti, la Malaysia e la Libia.

A seguito dell'acquisizione di ENAV, nel luglio 2019, della Divisione Air Navigation di IDS (Ingegneria dei Sistemi S.p.A.) e a valle del lancio della nuova società, denominata IDS AirNav, Brand Development ha promosso una serie di attività mirate: dall'individuazione del naming, al restyling di tutta la brochuristica relativa alla promozione dei prodotti commerciali, nonché allo sviluppo di un nuovo sito web dedicato: [www.idsairnav.com](http://www.idsairnav.com)

Le attività di marketing communication hanno riguardato anche la società controllata D-Flight. In tale contesto Brand Development ha provveduto a realizzare campagne di comunicazione volte a diffondere la nuova realtà nei contesti istituzionali e commerciali di riferimento, rinnovando la brochuristica, producendo una serie di video, partecipando ad eventi del settore e curando i contenuti del portale web dedicato: [www.d-flight.it](http://www.d-flight.it)

A supporto delle attività di carattere commerciale ed istituzionale, ENAV ha partecipato a numerose manifestazioni ed eventi a livello nazionale e internazionale, tra cui il World ATM Congress di Madrid, il Langkawi International Maritime and Aerospace Exhibition (Lima - Malaysia), l'ATC Forum di Dubai, il Meteorological Technology World Expo a Ginevra, l'Amsterdam Drone Week e il terzo DRONE ENABLE Symposium a Montreal. Di particolare interesse ricordiamo l'organizzazione di uno speech, nel contesto del World ATM Congress di Madrid 2019 – la più importante manifestazione internazionale dedicata al controllo del traffico aereo – volto a presentare al pubblico internazionale le attività relative alla sostenibilità intraprese dal Gruppo ENAV.

Di particolare rilevanza l'organizzazione, su mandato del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, della prima "Conferenza Nazionale sul Trasporto Aereo", in collaborazione e coordinamento con ENAC, Assaeroporti, Leonardo S.p.A. e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. La conferenza, articolata in diversi gruppi di lavoro, è stata incentrata sui temi del trasporto aereo nazionale ed internazionale, tra cui anche gli aspetti legati alla sostenibilità, con l'obiettivo di fornire delle linee guida di carattere strategico, da proporre a livello governativo. Alla manifestazione hanno partecipato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e tutti i maggiori rappresentanti delle istituzioni e industrie del settore.

Sul fronte internazionale sono state svolte numerose attività finalizzate a valorizzare il ruolo del Gruppo ENAV, nei contesti decisionali e istituzionali, che presentano una forte rilevanza strategica e operativa, tra cui Commissione Europea, CANSO, ATCA, EUROCONTROL, SESAR, A6, Coflight, Aireon, ESSP e BlueMed. In questo contesto ha avuto molto rilievo l'evento “3rd CORUS U-Space workshop - Concept of Operations for EuRopean UTM Systems”, organizzato e ospitato da ENAV, partner di progetto, incentrato sullo studio dell'integrazione dei droni nel VLL (Very Low Level) Airspace, a cui hanno partecipato i maggiori provider internazionali, EUROCONTROL e i rappresentanti dell'industria di settore.

Infine, riguardo le attività di web communication svolte nel corso dell'anno, oltre all'aggiornamento periodico dei siti web di Gruppo, ha avuto particolare rilievo il lancio di un nuovo portale web dedicato interamente alla sostenibilità, sviluppato in coordinamento con la struttura Corporate Social Responsibility”, accessibile direttamente attraverso il sito web aziendale [www.enav.it](http://www.enav.it)

Per quanto riguarda le iniziative a sfondo sociale volte a migliorare il benessere delle comunità, si segnalano due eventi principali promossi da ENAV: La dignità della persona sul luogo di lavoro: un valore da tutelare e Il Sustainability Day.

Il convegno La dignità della persona sul luogo di lavoro: un valore da tutelare è stato promosso dal Comitato Pari Opportunità di ENAV che, in coordinamento con la struttura HR, contribuisce alla crescita culturale finalizzata alla realizzazione del benessere, svolgendo un ruolo di supporto nei temi delle pari opportunità intesi non solo a tutela della donna, ma rispetto ad ogni forma di discriminazione o disparità di trattamento. Il tema rientra nel percorso di integrazione della sostenibilità nelle strategie aziendali e di crescita delle risorse.

ENAV ha inoltre organizzato presso il proprio Auditorium di Ciampino la seconda edizione del Sustainability Day. Cinque i temi fondamentali della sostenibilità trattati: efficienza energetica, emissioni di CO<sub>2</sub>, diversity and inclusion, welfare aziendale e innovazione tecnologica. Il format di quest'anno, impostato su criteri dinamici, innovativi e coinvolgenti, ha previsto la presenza degli Ambassador ENAV della sostenibilità a presidio dei cinque corner appositamente allestiti all'interno dei quali sono stati illustrati, al pubblico presente, i risultati conseguiti dal Gruppo in tema di corporate social responsibility. I lavori sono continuati con una tavola rotonda, a cui hanno partecipato autorevoli personalità esterne e rappresentanti del vertice aziendale.

Di particolare rilevanza, sempre nell'ambito delle attività volte a comunicare l'impegno del Gruppo ENAV nel campo della sostenibilità, è stato il progetto che ha visto l'installazione sul fusto della torre di controllo dell'Aeroporto di Roma Fiumicino - il maggiore scalo nazionale per volume di traffico - di tre maxi pannelli con rappresentato un messaggio istituzionale volto a promuovere le attività legate a tale tematica. Le grafiche installate, della dimensione di 250 mq, sono visibili a milioni di passeggeri e lavoratori del settore, sia dalle piste che dall'area dei terminal. I pannelli, prima iniziativa a livello nazionale e tra le pochissime a livello mondiale, sono stati realizzati con delle grafiche ad hoc accompagnati dal claim “*We look up to cleaner and safe skies*”, a dimostrazione dell'impegno di ENAV per la sostenibilità del business.

Tale iniziativa è stata preceduta, in collaborazione con ENAC, dalla declinazione sui pannelli del logo celebrativo del 75° anniversario della costituzione di ICAO (International Civil Aviation Organization) e della firma della Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale (Convenzione di Chicago). Tale iniziativa, seguita da ulteriori azioni messe a punto da ENAV in coordinamento con ENAC, ha supportato la candidatura del nuovo Presidente dell'ICAO di nazionalità italiana Salvatore Sciacchitano.

## **SITO WEB AZIENDALE 2019**

**2.108.410 DI PAGINE VISITATE DA 615.155 VISITATORI NEL CORSO DELL'ANNO**

**CANALE ENAV YOU TUBE: 289 VIDEO CON 1.390 ISCRITTI E OLTRE 254.498  
VISUALIZZAZIONI**

**53 EVENTI NAZIONALI E INTERNAZIONALI DI CARATERE ISTITUZIONALE,  
COMMERCIALE E DI PROGETTO**

**30 VIDEO REALIZZATI E 62 PUBBLICAZIONI RILASCIATE VOLTE ALLA  
PROMOZIONE DI ATTIVITÀ ISTITUZIONALI, COMMERCIALI E INTERNAZIONALI**

## **5.13. INIZIATIVE DI CORPORATE GIVING**

Nell'ottica di contribuire alla crescita civile e allo sviluppo sostenibile del Paese, in linea i 17 SDGs delle Nazioni Unite, ENAV ha sviluppato nel 2019 un nuovo approccio verso il corporate giving.

Le iniziative di responsabilità sociale, infatti, sono oggi coordinate da un'unica struttura e seguono un principio chiaro e condiviso nell'azienda: uno stretto legame con la mission di ENAV e precisi SDGs.

Nel 2019 infatti, abbiamo deciso di dedicarci a 3 SDGs:

**N°3: Salute e Benessere**

**N°4: Istruzione di qualità**

**N°15: La vita sulla terra**

Per dare concretezza al raggiungimento degli obiettivi definiti nei 3 SDGs, abbiamo dato seguito a 3 progetti:

- **“Puliamo il mondo”**, in collaborazione con Legambiente;
- **“La mia scuola sulla luna”**, in collaborazione con il Distretto Tecnologico Aerospaziale, la Cité de l’Espace e il museo dello spazio di Tolosa;
- **“Aiutaci a donare la vita”**, in collaborazione con AVIS.

Con l'iniziativa **“Puliamo il mondo”**, patrocinata da Legambiente, durante lo scorso giugno gli Ambassador della Sostenibilità (oltre 30 dipendenti, di diverse Strutture aziendali, preposti a diffondere la cultura della sostenibilità in azienda), armati di scope, guanti e palette hanno ripulito il Parco Simón Bolívar di Roma, raccogliendo più di 70 kg di rifiuti.

Il concorso **“La mia scuola sulla luna”**, ha avuto l'obiettivo di permettere alle scuole partecipanti di presentare dei progetti legati al mondo della scienza, della tecnologia e più nel dettaglio alla realtà delle opere di ingegneria (materie STEM) facendo vivere, grazie alla collaborazione diretta con le società coinvolte, un impegno utile alla costruzione di un futuro nel mondo del lavoro. Nell'ambito del progetto, ENAV ha messo a disposizione una visita presso la torre di controllo di Brindisi, al fine di permettere ai ragazzi vincitori di conoscere e approfondire un ambito di assoluta rilevanza, quello della sicurezza per il traffico aereo.

Con l'iniziativa **“Aiutaci a donare la vita”**, grazie alla collaborazione di AVIS che ha portato le proprie emoteche presso le nostre sedi, ENAV ha voluto consentire ai propri dipendenti di superare alcune fisiologiche resistenze nei confronti di un gesto importante come la donazione del sangue. Un gesto apparentemente semplice ma pieno di significato; perché il sangue è un'esigenza quotidiana che diventa tragica ogni volta che manca, non solo in caso di eventi eccezionali quali terremoti, disastri o incidenti, ma anche e soprattutto nella gestione ordinaria dell'attività sanitaria. L'evento, preceduto da una campagna di comunicazione interna, ha visto un'ottima adesione dei dipendenti e verrà ripetuto anche nel corso del 2020.

Nel corso dell'anno abbiamo poi proseguito nel nostro progetto di **“Accoglienza alle Onlus”**, consentendo ad alcune Onlus di essere ospitate nelle sedi aziendali ENAV per avere una ulteriore opportunità di raccogliere fondi.

## 6. ENVIRONMENT

La protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la lotta ai cambiamenti climatici e il contributo per uno sviluppo economico sostenibile sono ormai per il Gruppo un fondamentale driver dell'innovazione tecnologica. Questo approccio ha contribuito, soprattutto in questi ultimi anni, a rendere l'azienda un punto di riferimento tra gli ANSP mondiali.

Per quanto la Safety sia rimasta e rimarrà presupposto imprescindibile, la vera sfida in cui ENAV si è lanciata in questi ultimi anni è stata quella di riuscire a coniugarla con un approccio che potesse garantire alle compagnie aeree non solo di volare sicure, ma di poterlo fare anche con rotte efficienti, in grado di ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza e conseguentemente i consumi di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> (basti pensare che un kg in meno di carburante significa 3 kg in meno di CO<sub>2</sub> immessi nell'ambiente).

Attraverso il *Flight Efficiency Plan* (FEP), un piano che permette alle compagnie aeree di beneficiare di rotte sempre più efficienti, con effetti positivi sui costi, sui consumi e sulle emissioni nocive e attraverso il *Free Route* (che verrà approfondito nelle pagine seguenti), ENAV è oggi considerata tra le aziende del trasporto aereo un punto di riferimento anche per ciò che concerne il miglioramento della qualità dell'aria che respiriamo.

Il contributo all'ambiente del Gruppo ENAV non si ferma però alle iniziative a favore delle compagnie aeree, ma trova compimento anche nelle iniziative sviluppate in collaborazione con le Società di gestione aeroportuale (per tutelare l'ambiente e le comunità locali) e nell'approccio di ENAV all'efficientamento dei propri consumi e dei propri comportamenti virtuosi.

Il Gruppo ENAV si pone l'obiettivo di considerare i rischi e le opportunità di natura ambientale connessi allo svolgimento delle proprie attività, in conformità alla legislazione internazionale, comunitaria e nazionale, al fine di perseguire il proprio obiettivo primario creando valore sostenibile nel rispetto delle parti interessate.

A tal proposito, il Gruppo ha adottato una Policy Ambientale, pubblicata a marzo 2019, che definisce indirizzi, impegni ed obiettivi che l'Azienda intende promuovere, non solo ai fini del consolidamento della conformità legislativa, ma anche per migliorare le prestazioni ambientali e perseguire il principio dello sviluppo sostenibile. Si è quindi avviato un percorso virtuoso che, attraverso il progressivo adeguamento delle regole interne, intende sviluppare una costante attenzione alle migliori *best practice* esistenti in materia ambientale. Al fine di garantire un indirizzo armonizzato e uniforme all'interno del Gruppo in merito alle tematiche ambientali, è stata istituita una nuova struttura organizzativa Environment nell'ambito della struttura Integrated Compliance and Risk Management, che assorbe le competenze in materia ambientale per il Gruppo. La nuova Struttura ha come obiettivo lo sviluppo e l'aggiornamento dei processi aziendali per la gestione delle principali tematiche ambientali, tra i quali ad esempio è possibile menzionare il controllo delle emissioni di gas fluorurati ad effetto serra, la tracciabilità del ciclo dei rifiuti speciali, etc.

### *Policy Ambientale*

La Policy Ambientale definisce come strategici i seguenti obiettivi:

- garantire il rispetto delle normative vigenti;
- garantire la valutazione dei rischi in materia ambientale connessi sia alle attività del Gruppo ENAV sia ai vari livelli della propria catena di fornitura e la definizione delle relative azioni di mitigazione;
- consolidare i benefici relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera da parte dei vettori attraverso il Flight Efficiency Plan (FEP) garantendo rotte sempre più efficienti riducendo i tempi di percorrenza;

- garantire l'adozione del Green Procurement;
- promuovere l'uso razionale dell'energia, indirizzandosi anche verso le energie rinnovabili, ed il contenimento delle emissioni di gas ad effetto serra (GHG);
- governare le attività di smaltimento dei rifiuti attraverso la tracciabilità dell'intero processo con l'obiettivo di dare la massima attuazione possibile al gerarchico criterio di prevenzione, riutilizzo, riciclo, recupero e smaltimento;
- garantire il controllo di qualità ambientale e per specifica destinazione degli scarichi delle acque reflue sull'intero territorio nazionale con l'obiettivo di tutelare la biodiversità;
- assicurare la valutazione dell'impatto ambientale delle radiazioni non ionizzanti, garantendo il rispetto dei previsti limiti di emissione;
- diffondere la cultura della tutela ambientale nei confronti dei propri dipendenti e coinvolgere le parti interessate nella condivisione delle tematiche ambientali rilevanti;
- consolidare gli aspetti relativi alla gestione della tutela ambientale nelle strategie di investimento;
- promuovere l'utilizzo di modalità di trasporto a basso impatto ambientale per gli spostamenti casa-lavoro del personale;
- assicurare lo svolgimento di analisi tempestive nei casi di emergenze ambientali, determinandone le cause e definendo azioni atte alla relativa gestione.

Inoltre, al fine di valutare l'efficacia delle politiche adottate per la gestione degli impatti ambientali, la struttura garantisce l'effettuazione di verifiche di compliance in materia di tutela ambientale all'interno del Gruppo, che sono state espletate attraverso la conduzione di verifiche interne di conformità coordinate nell'ambito della struttura Integrated Compliance and Risk Management.

A queste si aggiungono le verifiche di compliance contrattuale effettuate dalla struttura CNS Systems Engineering and Maintenance nei confronti di Techno Sky, al fine di accertare la corretta esecuzione delle prestazioni previste nei contratti di riferimento.

Parallelamente è stato reso operativo, a livello di Gruppo, il sistema di Deleghe e Sub-Deleghe di Funzioni con il quale sono stati assegnati i poteri e le specifiche responsabilità in tema di tutela ambientale. I delegati di funzioni in ambito ambientale rendicontano in merito al loro operato ai soggetti deleganti attraverso specifici report di rendicontazione periodici.

## **6.1 EFFICIENZA E TUTELA AMBIENTALE: FLIGHT EFFICENCY PLAN E FREE ROUTE**

Al fine di favorire lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo, ENAV supporta gli *airspace users* e gli stakeholder progettando e rendendo disponibile un network ATS che consenta agli operatori di ridurre il consumo di carburante e, quindi, di minimizzare l'impatto ambientale connesso con le operazioni di volo.

Con il primario obiettivo di garantire i più elevati livelli di sicurezza e nell'ottica di svolgere le proprie attività operando in maniera da abilitare al conseguimento dei massimi benefici prestazionali per ogni attore della filiera del trasporto aereo, ENAV individua soluzioni avanzate finalizzate al continuo miglioramento del Network ATS e delle modalità di gestione del traffico aereo. A tale scopo, la Società progetta e pubblica rotte di volo che permettono di ottimizzare le traiettorie degli *airspace user*, di ridurre i tempi di percorrenza, di aumentare l'uso dello spazio aereo e degli aeroporti e, quindi, di ridurre i consumi di carburante e le emissioni.

Tutti gli interventi programmati e implementati per permettere agli Operatori Aerei di volare in maniera sempre più *environmental friendly*, sono catalogati e periodicamente monitorati nel *Flight Efficiency Plan* (FEP). Nel FEP sono rappresentate tutte le implementazioni di *Operational Efficiency*, realizzate da ENAV nell'anno di riferimento, con puntuale valorizzazione quantitativa dei risultati connessi con le singole attività realizzate; Il monitoraggio dei risultati relativi all'area essenziale di prestazione *environment* sono rappresentati per le diverse fasi delle operazioni di volo e, in particolare, sono valorizzati i risultati relativi:

- alle operazioni “ground”, con evidenza delle attività che permettono la riduzione dei tempi e l'ottimizzazione della movimentazione al suolo degli aeromobili (*start-up* e *taxis in/out phases*);
- alla fase di “in volo”, con evidenza delle migliorie apportate alle operazioni di decollo e alle traiettorie per la *salita iniziale*;
- alla fase di “volo di crociera” (*EnRoute phase*), con evidenza del miglioramento apportato al network aeroviario e alla gestione della traiettoria di volo nello spazio aereo *Free Route Airspace Italy*;
- alla fase “terminale” (*Arrival*), con evidenza dei risultati connessi all'ottimizzazione dei profili di volo per i segmenti di avvicinamento per l'atterraggio.

Il contributo del FEP di ENAV è particolarmente importante perché contribuisce al raggiungimento degli obiettivi ambientali definiti nel contesto del Piano di Performance adottato dall'UE e, per tale motivo, lo stato d'avanzamento e il livello di miglioramento delle performance ambientali sono periodicamente monitorate dall'ENAC.

Fin dal 2012, le risultanze prodotte dalle azioni del FEP di ENAV sono inserite nel Piano Nazionale (*Italy's Action Plan on CO<sub>2</sub> 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.

Insieme all'aggiornamento dell'infrastruttura ATS e alle migliorie della gestione operativa, elemento fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi ambientali è la formazione e l'Addestramento Continuo del personale operativo che, tanto nei corsi di formazione per gli studenti del Training Centre, quanto nei percorsi di acquisizione delle necessarie competenze per operare presso i vari enti ATS, pone massima attenzione alla tutela ambientale.

Implementato dal dicembre del 2016, con circa 6 anni di anticipo sul termine ultimo previsto dalla regolamentazione europea (Regolamento UE 716/2014), il *Free Route Airspace Italy* (FRAIT) ha permesso, prima, a tutti i velivoli in sorvolo ad una quota superiore agli 11.000 metri (33.500 ft), e da maggio 2018 a tutti i voli operati a/o al disopra di 9.000 metri (30.500 ft), di attraversare i cieli italiani pianificando un percorso diretto, svincolato dal preesistente *network* di rotte.

In termini di risultati, le analisi comparative effettuate hanno evidenziato che da dicembre 2016 a dicembre 2019 l'implementazione incrementale del FRAIT ha garantito un risparmio complessivo di 128 milioni kg di carburante, con una contestuale riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> pari a circa 400 milioni di kg. La riduzione dei tempi di volo, associata ad una struttura di spazio aereo orientata all'efficienza delle operazioni, ha portato molti *airspace users* a scegliere di modificare la precedente pianificazione dei propri collegamenti, determinando un sensibile aumento delle frequenze di City Pair che già interessavano i cieli italiani ma anche uno spostamento delle rotte di sorvoli che prima del FRAIT non interessavano lo spazio aereo italiano.

In continuità con quanto realizzato negli anni precedenti ed in aggiunta a quanto già realizzato con l'implementazione del progetto FRAIT, nel 2019 l'attività di ENAV ha permesso di migliorare i coordinamenti con l'AMI e di massimizzare l'Airspace Availability, di ottimizzare il Network ATS dello spazio aereo al di sotto del FRAIT e delle aree di Terminale, di conseguire ulteriori miglioramenti nelle performance relative alle operazioni sull'area di movimento aeroportuale.

In particolare, relativamente al solo Spazio Aereo FRAIT, nell'anno 2019 si è evidenziato che quasi il 45% del traffico aereo assistito ha potuto beneficiare di una riduzione della distanza totale, dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione (*gate-to-gate*), di circa 14,2 milioni di km (pari a 25,44 km per aeromobile) pianificati, permettendo una conseguente riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> di circa 167 milioni di kg per un risparmio in termini di carburante necessario alle operazioni di volo "in crociera" (EnRoute) di circa 52,9 milioni di kg complessivi. Tali efficienze, considerando un costo medio del carburante avio pari a circa di 0,45€ per Lt/0,55€ per kg (Fonte IATA Jet fuel price avg 2019), hanno determinato un beneficio per gli *airspace users* che, in termini economici, può essere stimato in circa 30 milioni di euro.

Avendo già superato i vincoli derivanti dal precedente *network* di rotte ATS e avendo permesso agli *airspace users* di pianificare/volare, direttamente, da un definito punto di ingresso ad un punto di uscita dallo spazio aereo *Free Route*, mantenendo inalterati i livelli di safety, in linea con le prerogative definite dal Gruppo ENAV per ogni progetto di sviluppo, gli interventi aggiuntivi si sono concentrati sull'ulteriore armonizzazione dei profili di volo di flussi di traffico aereo che operano su un certo numero di collegamenti nazionali ed internazionali. Questa armonizzazione favorisce la riduzione delle distanze pianificate/volate mediante avanzate attività di coordinamento con l'AMI che ha migliorato il livello di disponibilità delle Aree Militari e, quindi, del *network* interessato dalle stesse; i risparmi derivanti da tali attività si possono quantificare in una riduzione di circa 1.174.000 di kg di carburante, con conseguente riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera di circa 3,7 milioni di kg.

Sempre nel 2019, nelle aree di Terminale, si è proseguito con il programma inerente la realizzazione di procedure strumentali di volo di tipo Performance Based Navigation (PBN), implementando procedure che risultano ottimizzare il bilanciamento tra la Flight Efficiency e le performance di Capacity e Predictability per gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Orio al Serio, Palermo, Catania, e Venezia Tessera; La stima complessiva dei risparmi attribuibili ai miglioramenti del *network* ATS delle aree Terminali per i succitati aeroporti e per altri aeroporti con minori livelli di traffico, è valutabile in circa 318 tonnellate di carburante, corrispondenti a circa 1.000 tonnellate di minori emissioni di CO<sub>2</sub>.

Per concludere, anche nel corso del 2019, sono continue le attività previste dal programma di attivazione dei processi operativi basati sull’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 e Napoli (la prossima implementazione del sistema A-CDM è prevista per l’aeroporto di Orio al Serio che, secondo i programmi, sarà completata nel 2020). L’A-CDM abilita un sistema di coordinamento integrato e di continuo scambio di dati tra ENAV, Società di Gestione Aeroportuale, Compagnie Aeree e Network Manager, favorendo il miglioramento della gestione operativa da parte di tutti gli stakeholder coinvolti che, oltre a consentire il miglioramento delle prestazioni relative alle performance della *Predictability* e della *Punctuality*, permette l’ottimizzazione delle procedure di turn-round e la riduzione dei consumi di carburante. Nel 2019, l’attività di ENAV è stata rivolta principalmente all’efficientamento ed alla sincronizzazione dei sistemi aeroportuali con i sistemi degli ANSPs e del Network Manager, con evidenti benefici per gli *airspace users* che, favoriti da una più accurata gestione operativa delle informazioni, riescono a ottimizzare l’impiego delle loro flotte, garantendo il miglior utilizzo dell’infrastruttura aeroportuale e maggior livello di puntualità ai passeggeri.

**IL PROGETTO “FREE ROUTE ITALY” È STATO IN GRADO DI GENERARE UN MINORE  
IMPATTO DI CO<sub>2</sub> PARI A CIRCA  
95 MLN DI KG NEL 2017, 135 MLN DI KG NEL 2018 E 167 MLN DI KG NEL 2019  
PER UN TOTALE DI CIRCA 400 MLN KG NEL TRIENNIO**

## **6.2 I CONSUMI**

Come detto, pur essendo ENAV una società di servizi che non si caratterizza per un particolare impatto diretto nei confronti dell'ambiente, sono state avviate diverse iniziative tese a ridurre i propri consumi ed il conseguente impatto in termini di emissioni di gas ad effetto serra, onde elettromagnetiche, etc.

La Policy Ambientale ha l'obiettivo di definire una politica che tenga conto di tutte le forme di inquinamento che riguardano, direttamente e indirettamente, l'Azienda al fine di sviluppare una strategia di intervento complessiva sostanziata anche da un sistema di indicatori quantitativi e qualitativi per la misurazione delle *performances*.

Inoltre, come richiamato nel Codice Etico, “*il Gruppo, nel pieno rispetto della normativa vigente in materia ambientale, presta particolare attenzione alla promozione di attività e processi il più possibile compatibili con l’ambiente, attraverso l’utilizzo di criteri e tecnologie avanzate in materia di salvaguardia ambientale e di uso sostenibile delle risorse*”. Il Gruppo si impegna, quindi, a considerare, nell'ambito della gestione operativa e delle iniziative di business, le imprescindibili esigenze ambientali e a minimizzare l'impatto negativo che le proprie attività aziendali hanno sull'ambiente.

Al fine di presidiare in modo sempre più efficiente i consumi di energia e l'impatto che essi producono nell'ambiente, in ENAV sono presenti due figure: l'**energy manager** e il **mobility manager**, preposti ad individuare le azioni, gli interventi, e le procedure necessarie per promuovere l'uso razionale di energia e carburanti.

### **CONSUMI DEL GRUPPO ENAV NEL 2019**

**COMBUSTIBILE PER UFFICI E STRUTTURE: 27.897 GIGA JOULE**

**(IN DIMINUZIONE DEL 1,9% RISPETTO AL 2018)**

**ENERGIA ELETTRICA PER UFFICI E STRUTTURE: 258.407 GIGA JOULE**

**(IN AUMENTO DEL 1,9% RISPETTO AL 2018)**

**CARBURANTE FLOTTA AEREA: 26.147 GIGA JOULE**

**(IN DIMINUZIONE DEL 3,2% RISPETTO AL 2018)**

**CARBURANTE FLOTTA AUTO TOTALE: 8.551 GIGA JOULE**

**(IN DIMINUZIONE DEL 17,2% RISPETTO AL 2018)**

### **EMISSIONI DEL GRUPPO ENAV NEL 2019**

**DERIVANTI DA COMBUSTIBILE PER UFFICI E STRUTTURE: 1.492,6 tCO<sub>2</sub>e**

**(IN DIMINUZIONE DEL 1,3% RISPETTO AL 2018)**

**DERIVANTI DA ENERGIA ELETTRICA PER UFFICI E STRUTTURE: 25.699 tCO<sub>2</sub> e  
(IN AUMENTO DEL 1,9% RISPETTO AL 2018)**

**DERIVANTI DA CARBURANTE FLOTTA AEREA: 1.799 tCO<sub>2</sub>e  
(IN DIMINUZIONE DEL 3,2% RISPETTO AL 2018)**

**DERIVANTI DA CARBURANTE FLOTTA AUTO: 577,78tCO<sub>2</sub>e  
(IN DIMINUZIONE DEL 16,2 % RISPETTO AL 2018)**

Bisogna tener presente che tutti i siti del Gruppo ENAV, le Torri di Controllo (TWR) e i Centri di Controllo d'Area (ACC), i siti radar, i centri radio TBT, gli impianti di illuminazione piste (Aiuti Visivi Luminosi) e le radioassistenze, sono alimentati da energia elettrica primaria con un consumo annuo di circa 70.000.000kWh/a.

Per sopperire agli eventuali *blackout* dell'energia elettrica primaria sono installati, nei suddetti siti, gruppi elettrogeni ad intervento automatico (GEIA) alimentati a gasolio. Poiché le potenze termiche in quasi tutti i siti ENAV sono inferiori ad 1 MW, rientrano nell'elenco delle attività ad inquinamento poco significativo (allegato I del DPR 25/07/91).

Nel corso dell'anno 2019 ENAV ha completato il II Audit Energetico, conforme all'art. 8 D.Lgs. 102/2014, presso gli aeroporti di Bari, Bologna, Catania, Firenze, Lamezia, Lampedusa, Milano Malpensa, Olbia, Orio al Serio, Venezia, Head Quarter di Roma, i tre ACC di Roma, Milano e Brindisi e il Centro Radar/TBT di Poggio Lecceta. L'analisi energetica consentirà al Gruppo di pianificare nuovi progetti e interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e la conseguente diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Nel 2019, inoltre, è stato redatto il nuovo Piano Energetico 2020 – 2029 nel quale sono state definite due macroaree di intervento, rispettivamente:

**Interventi di generazione autonoma** che prevedono la realizzazione di:

- *impianti fotovoltaici;*
- *impianti di trigenerazione;*
- *impianti geotermici.*

**Interventi di efficientamento dei consumi** con la realizzazione di:

- *nuovi impianti di illuminazione a led interni ed esterni;*
- *sistema di domotica per il controllo di luminosità e presenza operatori;*
- *sistema di monitoraggio e di telemisure sui siti più energivori per intervenire su situazioni di anomalia;*
- *impianti di climatizzazione a pompa di calore (con dismissione delle caldaie a gasolio e gas);*
- *involucro edilizio (cappotto termico);*
- *rinnovo tecnologie ATM.*

Tali interventi consentiranno, nel 2029, un abbattimento dei consumi di energia primaria pari a circa 45.000.000kWh (- 28,5% dell'attuale), con un risparmio di 21.000t CO<sub>2</sub> equivalenti (- 16%).

Di seguito si evidenziano i dati degli impianti di auto generazione fotovoltaici del Gruppo ENAV.

### **Torre fotovoltaica dell'Aeroporto di Bari**

Tutti i sistemi operativi della TWR di Bari sono alimentati, di giorno, anche da un impianto fotovoltaico posizionato su una vasta pensilina-parcheggio auto. L'impianto da 100kWp soddisfa circa l'1% del fabbisogno diurno della struttura e percepisce un incentivo sulla produzione di energia di 0.202 euro/kWh con una produzione nel 2019 di 108.000kWh/a. Una riduzione di 74 tCO<sub>2</sub>/a.

### **Sede Centrale di ENAV in Roma**

L'edificio che ospita la Sede Centrale si è dotato di un impianto fotovoltaico della potenza di 80kWp, installato sul solaio di copertura. L'impianto consta di 336 moduli da 240 W ciascuno in silicio policristallino, con una produzione stimata di oltre 88.000kWh/a ed un risparmio di energia primaria pari al 0,3 % circa. Riduzione di 60 tCO<sub>2</sub>/a.

### **Torre fotovoltaica dell'Aeroporto di Ancona Falconara**

La Torre di Ancona-Falconara produce energia pulita e incentivata. L'impianto, realizzato nel 2008 su pensilina per una potenza di 43kWp, è il primo impianto fotovoltaico aeroportuale e percepisce un incentivo del 2° conto energia erogato dal Gestore Servizi Energetici (GSE) di 0,36 euro per ogni kWh prodotto, al quale va aggiunto un ulteriore beneficio economico di circa 0,20 euro kWh, grazie al risparmio nei consumi di energia elettrica prodotta e non prelevata dalla rete. Il risparmio di energia primaria nel 2019 è stato di 47.547KWh/a con una riduzione di 32 tCO<sub>2</sub>/a.

### **ACC di Brindisi**

L'impianto fotovoltaico dell'ACC contribuisce ad alimentare con energia pulita tutti i sistemi operativi per il controllo del traffico aereo. Ha una potenza di picco di 63,36kWp, con una produzione 2019 in circa 54.000 kWh/a. I moduli fotovoltaici sono stati installati sul tetto e su pensiline-parcheggio; anche in questo caso ENAV percepisce un incentivo dal GSE sulla produzione elettrica. Riduzione di 34 tCO<sub>2</sub>/a.

### **Non Directional Beacon (NDB) Bitonto**

Questo impianto, realizzato presso il radiofarò dell'aeroporto di Bari (località Bitonto), della potenza di 100kWp, è stato realizzato per l'alimentazione del sito NDB. L'energia elettrica prodotta in esubero rispetto al fabbisogno, viene immessa nella rete elettrica con il contratto "Scambio sul Posto". Il risparmio di energia primaria è stato nel 2019 di 97.600 26 TEP/a, con una riduzione di 66 tCO<sub>2</sub>/a.

Nel 2019, infine, sono stati completati i collaudi dei due impianti fotovoltaici dell'aeroporto di Genova, da 5kWp presso la cabina AVL e da 11kWp presso il nuovo blocco tecnico, e dell'aeroporto di Napoli che verranno attivati nel corso del 2020. Altresì sono stati completati i progetti per l'installazione di nuovi impianti presso il Centro Radio TBT di Brancasi, presso il Centro RADAR/Radio TBT di Masseria Orimini e presso l'Aeroporto di Lampedusa.

**EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> EVITATE, GRAZIE ALLA PRODUZIONE DI ENERGIA DA FONTI  
RINNOVABILI, PARI A CIRCA 140t CO<sub>2</sub>**

## **Stato attuale e futuro degli impianti fotovoltaici ENAV**

### **Impianti ENAV attualmente in produzione**

1. Torre di controllo Ancona Falconara	45kWp
2. Torre di controllo Bari Palestro	100kWp
3. Radiofaro NDB Bitonto	100kWp
4. Centro di Controllo d'Area di Brindisi	63kWp
5. Sede Centrale ENAV	80kWp

### **Impianti di Prossima Attivazione**

6. Torre di controllo Napoli Capodichino	75kWp	2020
7. Torre di controllo Genova	25kWp	2020
8. Torre di controllo Catania	20kWp	2020

### **Impianti di Prossima Realizzazione**

9. Torre di controllo di Brindisi	55kWp	2020
10. Torre di controllo di Palermo	50kWp	2020
11. Torre di controllo di Lampedusa	40kWp	2021
12. Centro Radio TBT di Brancasi Brindisi	40kWp	2020
13. Centro RADAR/TBT di Masseria O. (TA)	33kWp	2021

Infine, un particolare cenno merita l'avvio del programma di realizzazione della centrale di **trigenerazione** da 500kWp di energia elettrica, energia termica e frigorifera, per gli impianti di climatizzazione dell'ACC di Roma che apporterà, una volta entrato in esercizio, un risparmio di energia primaria assorbita dalla rete di circa il 34% rispetto a quella consumata attualmente dallo stesso ACC, equivalente ad una riduzione di CO<sub>2</sub> di 577t/a.

Posto che una fotografia relativa a tutti i consumi di combustibili viene riportata in calce a questo documento attraverso l'elenco degli indicatori del *GRI Standard*, in questo ambito meritano particolare attenzione le politiche e le iniziative riguardanti gli impatti della flotta aerea del Gruppo ENAV. Negli ultimi anni, infatti, è stata portata a compimento un'importante operazione di rinnovo della flotta e di adeguamento delle procedure operative con un investimento di circa 35 milioni di euro.

Nel 2019 il consumo di carburante della flotta aerea del servizio Flight Inspection and Validation, per motori a reazione (*jet fuel*), è stato di 707.587 litri di Jet A1, inferiore del 3% rispetto al 2018 (731.971 litri) con una conseguente riduzione di CO<sub>2</sub> immessi in atmosfera.

## **6.3 LA GESTIONE DEI RIFIUTI**

Come richiamato dal Codice Etico di Gruppo, ENAV promuove politiche di gestione dei rifiuti che conciliano le esigenze di sviluppo economico e di creazione di valore, proprie delle attività di impresa, con le esigenze di rispetto e salvaguardia dell'ambiente.

Con l'emissione della Policy Ambientale del Gruppo ENAV, è stato definito l'obiettivo del governo delle attività di smaltimento dei rifiuti attraverso la tracciabilità dell'intero processo con l'obiettivo di dare la massima attuazione possibile al gerarchico criterio di prevenzione, riutilizzo, riciclo, recupero e smaltimento.

Nel contesto delle proprie attività istituzionali, sia ENAV sia Techno Sky, si sono già dotate di procedure specifiche che, in linea con la normativa di riferimento, regolano la gestione di rifiuti prodotti (es. olio esausto e filtri dai gruppi elettrogeni, batterie, toner, componentistica elettronica), con l’obiettivo di mitigare i rischi associati attraverso un corretto recupero/smaltimento dei rifiuti secondo logiche di efficienza ed economicità.

Nel corso del 2019, inoltre, il Gruppo ENAV ha avviato un progetto per la gestione informatizzata delle registrazioni inerenti alla tracciabilità del ciclo dei rifiuti speciali e della relativa reportistica, a supporto di un più efficiente processo di attuazione dei relativi adempimenti normativi. Tale gestione informatizzata favorirà, inoltre, la standardizzazione a livello di Gruppo dei servizi per la gestione dei rifiuti speciali prodotti dalle attività manutentive. A tal fine, sono stati effettuati anche specifici approfondimenti finalizzati ad individuare potenziali ottimizzazioni dei detti servizi.

Ulteriori attività poste in essere da ENAV nel 2019 hanno riguardato, tra le altre cose, lo svolgimento di audit presso la controllata Techno Sky, al fine di accertare la corretta esecuzione delle prestazioni di manutenzione previste nel contratto *in house* di riferimento, ivi compresa la gestione dei rifiuti prodotti nell’ambito delle stesse attività di manutenzione, e l’effettuazione di verifiche ispettive interne presso ENAV e Techno Sky per la verifica della corretta attuazione delle prescrizioni procedurali in tema ambientale.

Inoltre, sia ENAV sia Techno Sky, nel corso del 2019 hanno effettuato la revisione delle rispettive procedure aziendali per la gestione dei rifiuti (SGQ-P-ENV.1.1 “Gestione rifiuti” e TS-SGQ-P-RU.1.1 “Gestione rifiuti speciali”) ed hanno reso operativi i sistemi di deleghe e sub-deleghe di funzioni con i quali sono stati assegnati poteri e responsabilità sul territorio nazionale in tema di ambiente.

## **GRUPPO ENAV 2019**

**CIRCA 92 TONNELLATE DI RIFIUTI PERICOLOSI AVVIATI A RECUPERO**

**(DI CUI 78 TONNELLATE PRODOTTE DA TECHNO SKY).**

**CIRCA 4 TONNELLATE DI RIFIUTI PERICOLOSI AVVIATI A SMALTIMENTO**

**DI CUI 1,8 TONNELLATE PRODOTTE DA TECHNO SKY)**

## **6.4 LE EMISSIONI ELETTROMAGNETICHE**

Il Gruppo ENAV, come richiamato nel Codice Etico, ritiene di primaria importanza la tutela dell'ambiente e lo sviluppo sostenibile del territorio in cui opera, in considerazione dei diritti della comunità e delle generazioni future. Nella consapevolezza che alcuni servizi erogati (Navigazione, Comunicazioni terra-bordo-terra, Sorveglianza) necessitino di un certo numero di strutture che generino campi elettromagnetici di diverse entità, è stato stabilito nella Policy Ambientale di Gruppo il principio di assicurare il rispetto dei previsti limiti di emissione delle radiazioni non ionizzanti attraverso la conduzione di opportune valutazioni di impatto elettromagnetico.

L'obiettivo generale, perseguito sia nell'installazione sia nel conseguente esercizio tecnico, consiste nell'adozione di tutti gli accorgimenti tecnico-funzionali che consentano di mantenere i valori di Campo Elettrico e Magnetico al di sotto dei valori di soglia della normativa vigente in materia.

In particolare, è stata avviata un'attività volta alla standardizzazione del processo di analisi e monitoraggio delle emissioni elettromagnetiche non ionizzanti, nel rispetto delle normative applicabili.

Inoltre, nel caso dei sistemi di navigazione aerea NDB, per i quali prosegue un piano di decommissioning, sono già state emanate disposizioni ai tecnici manutentori ed è in fase di completamento un'attività di consolidamento delle protezioni limitanti l'accesso al sito con avvisi, recinzioni e reti di protezioni con porta d'accesso e adeguata cartellonistica.

## **7. PEOPLE**

Il Gruppo ENAV gestisce il proprio personale come vero e proprio valore aggiunto, per questo si impegna a valorizzare le persone ed a sviluppare ogni giorno professionalità e competenze, sia per il personale operativo, sia per il *management*. In virtù di ciò, come richiamato nel Codice Etico di Gruppo, a ciascun responsabile di struttura è richiesto di curare la crescita professionale dei propri collaboratori. Il successo e l'affidabilità del Gruppo ENAV, infatti, passano non solo da articolati e costanti programmi di formazione, ma anche dalla capacità di creare un ambiente di lavoro collaborativo e motivante, capace di esaltare le potenzialità di ciascun individuo e di valorizzare i diversi profili professionali.

### **GRUPPO ENAV 2019**

**4.049 DIPENDENTI**

**(3.317 ENAV + 730 TECHNO SKY + 2 ENAV ASIA PACIFIC)**

**100% DEI DIPENDENTI A TEMPO INDETERMINATO**

**6% TASSO DI TURNOVER**

**4,3% TASSO DI ASSUNZIONE**

## **7.1. LA SELEZIONE E LO SVILUPPO DEL PERSONALE NON OPERATIVO**

Le conoscenze e le competenze delle persone rappresentano per il Gruppo ENAV uno dei fattori chiave per il mantenimento dei massimi livelli di eccellenza, in termini di sicurezza, capacità operativa, efficienza economica e impatto ambientale. Risulta pertanto vitale porre in essere azioni concrete per attrarre persone di talento all'interno dell'azienda e garantire loro formazione e crescita professionale continua.

### **La selezione del personale**

ENAV ha definito un processo strutturato per la selezione del personale fondato sui principi di trasparenza e pari opportunità, che consenta di valorizzare appieno e senza discriminazioni le competenze e il valore di ciascun candidato.

In particolare, il processo di selezione del personale è regolato da una Procedura di Qualità certificata UNI EN ISO 9001, che consente di garantire ai candidati massima trasparenza, pari opportunità, omogeneità e oggettività dei criteri di valutazione, nonché la riservatezza di qualunque informazione personale fornita all'azienda.

Il processo di ricerca e selezione consente dunque al Gruppo di identificare sul mercato del lavoro i profili dotati delle competenze e delle esperienze necessarie per rispondere alle necessità espresse dalle differenti strutture aziendali e affrontare le sfide presenti e future a cui il Gruppo deve far fronte.

Inoltre, in ENAV è presente un processo di selezione interna che consente ai dipendenti del Gruppo di candidarsi alle posizioni aziendali aperte che maggiormente si allineino con le loro competenze e il profilo professionale.

Nella selezione del personale, al fine di garantire l'imparzialità e l'oggettività del processo, vengono svolte periodicamente delle verifiche di qualità interne e audit da parte della società di certificazione DNV, rispetto alle quali, laddove suggerito, vengono intraprese azioni di miglioramento nella gestione e nell'espletamento del processo.

La struttura Recruiting and Assessment Center, inoltre, gestisce le richieste di utenti esterni ed interni attraverso una casella di posta elettronica dedicata ([recruiting@enav.it](mailto:recruiting@enav.it)), al fine di soddisfare le diverse richieste di chiarimento e feedback da parte di persone interessate a specifiche selezioni o, in generale, interessate all'ingresso nel Gruppo.

### **La formazione dei dipendenti e le attività di *change management***

In aggiunta alla selezione di nuovi profili da inserire in azienda, è fondamentale per il Gruppo, in linea con gli obiettivi del Piano Industriale, promuovere il miglioramento continuo delle conoscenze, competenze e capacità tecniche delle proprie persone, con l'obiettivo di supportare la crescita continua di ENAV e dare una risposta concreta ai futuri sviluppi tecnologici e di business.

Sul piano dello sviluppo continuo delle competenze, il Gruppo coinvolge le proprie persone in attività di formazione manageriale e specialistica, in considerazione del ruolo ricoperto in azienda e delle nuove sfide richieste dal mercato.

Nel corso dell'anno il Gruppo ha definito percorsi e attività formative articolati in specifiche linee di intervento:

- *La formazione obbligatoria*: nell'anno sono stati attivati corsi e-learning sul D.Lgs. 231, Sicurezza del Lavoro, Sicurezza delle informazioni, Security aeroportuale, GDPR e Travel

Security per tutto il personale di Gruppo, al fine di adempiere ad obblighi normativi e favorire la diffusione della cultura della Sicurezza in tutte le sue forme all'interno del Gruppo.

- *La formazione linguistica*: sono proseguiti, nel corso dell'anno, gli incontri *one-to-one* in lingua inglese per dirigenti, i corsi multimediali per impiegati e quadri e i workshop tematici interfunzionali.
- *L'aggiornamento continuo delle competenze professionali*: nel corso dell'anno il Gruppo ha definito percorsi e attività formative per lo sviluppo delle competenze delle proprie persone: oltre 280 partecipazioni a corsi specialistici in aula e online hanno consentito di rispondere ai bisogni di aggiornamento continuo delle competenze professionali.
- *Il supporto alla crescita e al cambiamento*: è stato consolidato il percorso di *induction* per i neoassunti, volto alla diffusione della cultura aziendale e a supportare le persone ad integrarsi al meglio nel nuovo ambiente lavorativo; con l'obiettivo di diffondere un modello per la gestione integrata dei progetti. Il Gruppo ha attivato specifici corsi di preparazione all'esame di certificazione PMP (Project Management Professional) per i Project Manager dell'Area Tecnica e percorsi di mantenimento della certificazione PMP, coinvolgendo inoltre il personale delle Strutture Audit, Operations e Technology in attività di alfabetizzazione sul tema del Project Management; sono stati realizzate attività di team building e outdoor training, finalizzate a migliorare ed a sviluppare le modalità di lavoro e di integrazione di diverse strutture del Gruppo; sono stati, infine, attivati 12 interventi di *coaching* destinati a personale del Gruppo.

L'intero processo di formazione è regolato nell'ambito del Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV. Secondo quanto previsto dalla procedura, ENAV verifica il raggiungimento degli obiettivi attraverso la somministrazione di questionari di gradimento a tutti i partecipanti in aula e ai corsi a catalogo, di norma entro 5 giorni dal termine dell'attività formativa. Inoltre, somministra questionari di efficacia, solo per i corsi in aula identificati in fase di progettazione, ai responsabili dei partecipanti, a distanza di circa 6 mesi dalla conclusione dell'attività formativa.

## **GRUPPO ENAV 2019**

### **30.378 ORE DI FORMAZIONE NON OPERATIVA**

#### **DI CUI 23.536 ORE IN E-LEARNING**

Le trasformazioni del Gruppo ENAV, e in particolare le dinamiche del settore e la quotazione in borsa nel 2016, hanno reso inoltre necessario, accanto alle attività di formazione che l'azienda pone costantemente in essere, l'avvio di un processo di cambiamento finalizzato all'introduzione di modelli di *management* e di leadership coerenti.

La qualità del *management* è infatti uno degli indicatori non finanziari più importanti per gli investitori istituzionali. Oggi, il *team* di *management*, deve avere un giusto *mix* di esperienze e competenze, esprimere un elevato livello di coesione e integrazione, essere molto efficace nel breve periodo, mantenendo al contempo un orientamento a lungo termine. Tutto ciò perché il *team* di *management* è chiamato a guidare una trasformazione aziendale che coniungi i valori alla base dei risultati conseguiti con la necessità di adattarsi rapidamente al nuovo contesto.

Al contempo, queste trasformazioni, toccano tutti i livelli dell'organizzazione, ed è quindi necessario sviluppare una consapevolezza diffusa nelle persone che operano in azienda, sulla necessità di realizzare i cambiamenti nella prospettiva di generare valore per il cliente, l'azionista e le persone stesse.

In questa fase di vita dell’Azienda sono dunque necessarie persone ancor più motivate e competenti, che sappiano svolgere con autonomia e iniziativa il loro lavoro e che siano capaci di collaborare in *team* integrati. Il coinvolgimento, la fiducia nelle persone, la corresponsabilizzazione nei risultati, il riconoscimento per i successi ottenuti, la percezione di un lavoro stimolante e la fiducia nel *management*, sono presupposti indispensabili per un ambiente favorevole all’impegno personale, caratterizzato dal senso di appartenenza all’azienda.

Per questo motivo, nel corso del 2019, il Gruppo ha proseguito le attività di *change management* ed ha consolidato il processo di riorganizzazione nell’ambito del presidio del capitale umano e del cambiamento che ha portato alla creazione di una struttura dedicata di Human Capital and Change Management.

Nel corso dell’anno, il Gruppo ha inoltre provveduto alla definizione ed al consolidamento delle metodologie per la gestione del processo di *Management Review* per i ruoli chiave dell’organizzazione, definendo anche un *succession plan*, che ha riguardato, in primis, le figure dei dirigenti strategici.

Per quanto concerne le esperienze e le conoscenze del *management*, il Gruppo ha definito un processo di analisi periodica delle competenze del *middle management* e la successiva definizione di opportune strategie di sviluppo, che comprendono l’introduzione di un *assessment* preliminare, la formazione per i nuovi manager e azioni di *coaching* per le risorse che dimostrano un buon potenziale di sviluppo.

## **7.2. LE PARI OPPORTUNITÀ**

Tra i principi generali richiamati nel Codice Etico di Gruppo trova spazio “*la valorizzazione dell’uguaglianza secondo cui le Società del Gruppo devono operare garantendo pari opportunità senza alcuna discriminazione basata su opinioni politiche, sindacali, religiose, ovvero in base alla razza, nazionalità, età, sesso, orientamento sessuale, stato di salute ed in generale qualsiasi caratteristica intima della persona umana*”.

Da ciò si evince come, sia le politiche incentrate sulle Pari Opportunità, sia quelle sulle pratiche antidiscriminatorie, abbiano un posto di riguardo nei valori del Gruppo ENAV. Entrambi gli ambiti, infatti, sono vissuti come importanti fattori di coesione interna, capaci di contribuire a creare un ambiente di lavoro motivante. Nei valori del Gruppo una forza lavoro eterogenea è vissuta come una risorsa, capace di generare progresso e migliorare le performance.

In virtù di ciò, in ENAV è presente un Comitato per le Pari Opportunità che, in collaborazione con la struttura Risorse Umane, si impegna in attività che sono finalizzate da una parte a favorire la cultura e le politiche della parità nel contesto aziendale e, dall’altra, all’attenzione e al sostegno di eventuali situazioni di discriminazione che richiedano specifici interventi. Il 22 novembre il Comitato Pari Opportunità ha organizzato insieme ad ENAV un convegno sulla centralità della persona e sull'accoglienza delle differenze nel luogo di lavoro. Al Convegno hanno preso parte personalità di spicco che hanno fornito riflessioni e strumenti di crescita al fine di aumentare la sensibilizzazione verso il rispetto e l'inclusione di ogni persona e di favorire il superamento degli stereotipi sedimentati in ciascuno di noi, che generano spesso comportamenti comuni e consuetudini. Il Convegno è stato trasmesso in tutte le sedi ENAV ed era aperto a tutte le società del Gruppo.

A valle del convegno, sono state prodotte delle “pillole formative”, pubblicate sulla intranet aziendale, a disposizione di tutti i dipendenti, sul tema del *diversity management, age diversity, nativi digitali e reverse mentoring*.

Il Comitato si aggiorna costantemente, anche attraverso il confronto con altri Comitati, sulle novità normative, sulle iniziative e gli interventi inerenti alla materia, con l'obiettivo di coinvolgere Azienda e dipendenti in un processo di acquisizione della cultura della parità. Il Comitato per le Pari Opportunità si pone, inoltre, quale intermediario con la struttura HR per la gestione delle segnalazioni provenienti dai dipendenti in merito a problemi di natura personale e professionale, con l'obiettivo di trovare la migliore soluzione a tali criticità, conciliando esigenze personali e aziendali.

È in fase di studio la possibilità di trasformare il Comitato in Comitato Pari Opportunità di Gruppo, allo scopo di garantire un approccio omogeneo del Gruppo alle tematiche delle pari opportunità, attraverso l'individuazione di referenti nelle diverse sedi/società del Gruppo che svolgono, sotto il coordinamento del Comitato centrale, attività ed iniziative che coinvolgano e sensibilizzino il maggior numero di colleghi e colleghi sia per la ricerca di soluzioni in casi specifici, sia nel rispetto dell'ambiente di lavoro e della dignità umana.

Inoltre, è stato elaborato il *Piano Triennale di Azioni Positive 2019-2021*. Il Piano si sviluppa su progetti di sensibilizzazione, di condivisione e di più efficace comunicazione interna ed esterna finalizzata alla presenza di un presidio sulle pari opportunità riconoscibile e utilizzabile da tutti. I progetti si articolano in interventi di miglioramento del Comitato stesso in un processo di evoluzione che vede anche la valutazione del passaggio da Comitato Pari Opportunità (CPO) a Comitato Unico di garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (CUG). I CUG, istituiti per le pubbliche amministrazioni, integrano le competenze dei Comitati per le Pari Opportunità con compiti propositivi, consultivi, di verifica e di partecipazione alle decisioni, costituendo l'organismo di riferimento per tutte le problematiche attinenti, in via diretta o

indiretta, a questioni di parità e di pari opportunità, a supporto dei colleghi e dell'azienda. Un'altra parte di interventi è finalizzata alla crescita culturale attraverso percorsi formativi di sensibilizzazione sia sul rispetto della persona che delle differenze che costituiscono il valore di ciascuna risorsa umana e attraverso attività di ascolto delle esigenze e ricerca di una soluzione comune. L'ultima parte riguarda il potenziamento dei mezzi di comunicazione nella convinzione del ruolo fondamentale che svolgono nella divulgazione e conoscenza di attività, iniziative, aggiornamenti normativi attraverso i quali cresce la sensibilizzazione su questi argomenti.

Al fine di migliorare la diffusione di queste tematiche, nel 2019 il Gruppo si è dotato di una Policy sulla Diversity and Inclusion. Obiettivo della Policy è riconoscere le differenze e trasformarle in risorse, in un elemento di valore e di vantaggio competitivo per la valorizzazione del potenziale di ciascuno al di là delle differenze (di genere, di religione, di età, etniche, di credo politico, etc..) superando gli stereotipi ormai consolidati e i relativi errati comportamenti che, comunemente, innescano forme di conflitto anziché fattiva collaborazione: condizione ideale, quest'ultima, da cui trae profitto un'azienda.

### **Policy Diversity and Inclusion**

Il successo di un'azienda dipende dalle persone che ci lavorano e i team inclusivi creano valore tangibile in quanto persone provenienti da Paesi, culture, esperienze professionali diverse, con età e competenze differenti, rappresentano una ricchezza e generano innovazione.

L'attenzione per le persone è richiamata nei principi della **Policy Diversity and Inclusion**:

- *non-discriminazione*: Tutti i dipendenti devono essere considerati esclusivamente in relazione alle proprie capacità e competenze professionali. Qualunque forma di discriminazione relativa a orientamento politico, religione, nazionalità, etica, etnia, lingua, disabilità, genere ed età oltre a quelle relative a caratteristiche personali quali convinzioni, orientamento sessuale, iscrizione alle Organizzazioni Sindacali ed attività relative, e ogni altra forma di discriminazione sociale è quindi vietata;
- *pari opportunità e pari dignità per ogni forma di diversità*: La diversità è un valore che deve essere riconosciuto e la parità di trattamento e di opportunità deve essere garantita a qualsiasi tipo di diversità. Inoltre, situazioni personali relative al bilanciamento tra vita privata e professionale (gravidanza, maternità, paternità, part-time, lavoro flessibile, etc..) non possono essere considerate condizioni per trattamenti discriminatori;
- *work-life balance*: Il Gruppo ENAV sta avviando iniziative finalizzate a supportare il bilanciamento tra vita privata e vita professionale (ad esempio smart-working) tenendo conto delle esigenze reali dei dipendenti e favorire il rispetto e l'attenzione per ogni situazione nella quale una risorsa può trovarsi durante la propria vita lavorativa;
- *creazione di un ambiente di lavoro inclusivo*: Il Gruppo ENAV si impegna a realizzare iniziative, pratiche e servizi aperti ai dipendenti, clienti o fornitori. Tutte le persone devono avere l'opportunità di partecipare ai processi aziendali senza alcuna forma di ostacolo implicita o esplicita nei confronti di unità, funzione, paese, genere, religione, cultura, convinzioni personali, orientamenti, disabilità, età o ogni altra forma di diversità, creando un ambiente in grado di favorire l'espressione del potenziale individuale ed "unico" di ciascuno e di utilizzarlo come leva strategica per il raggiungimento degli obiettivi organizzativi.

Nel corso del 2019 sono state sviluppate numerose iniziative volte a favorire la cultura delle pari opportunità.

L'8 marzo 2019, nella giornata internazionale della donna, ENAV sigla con le parti sociali un'intesa che recepisce l'Accordo Quadro stipulato in Europa sulle "molestie e la violenza nei luoghi di lavoro", nel 2007 e recepito da Confindustria e dalle OO.SS. CGIL, CISL, UIL nel 2017, dandone attuazione.

L'Accordo è finalizzato alla tutela dalle molestie che "si verificano quando uno o più individui subiscono ripetutamente e deliberatamente abusi, minacce e/o umiliazioni in contesto di lavoro". Detto accordo invita le imprese, al fine di prevenire e aumentare la consapevolezza sull'argomento, ad "adottare una dichiarazione che sottolinei che le molestie e la violenza non verranno tollerate", anche attraverso l'istituzione di un Codice di condotta. Con questo atto, ENAV conferma e sottolinea la condanna contro tutte le forme di violenza e di molestie che possono presentarsi nel luogo di lavoro, tutelando e supportando le proprie risorse nel rispetto dei principi etici e di non tolleranza, assumendosi l'obbligo di proteggere le donne e gli uomini di ENAV. Al fine di attuare l'Accordo Quadro del 7 marzo 2019, è stato predisposto, ed è in attesa di approvazione, il Regolamento per la tutela della dignità sul lavoro delle lavoratrici e dei lavoratori del Gruppo ENAV S.p.A. che definisce innanzitutto cosa si intende per molestia e violenza, le modalità, le procedure, i soggetti che possono intervenire a tutela del segnalante, le attività di approfondimento ai fini di identificare le denunce false, le sanzioni.

Continua ad essere realizzato l'evento "Bimbi in ufficio con mamma e papà", evento nazionale (promosso dal Corriere delle Sera in collaborazione con la Stampa di Torino) diventato ormai consueto dal 2013 in diverse sedi aziendali. L'obiettivo dell'evento è quello di avvicinare i bambini dei dipendenti al contesto lavorativo del proprio genitore, dandogli la possibilità di sperimentare la quotidianità lavorativa dei propri genitori. L'evento, normalmente costituisce anche un'occasione di formazione per i bambini che partecipano, in quanto ogni anno viene scelto un tema molto vicino all'attività aziendale che viene approfondito attraverso lezioni pratiche e giochi sia per i più grandi che per i più piccoli.

ENAV, inoltre, accoglie nelle proprie sedi alcune ONLUS allo scopo di dare loro l'opportunità di raccogliere fondi da destinare ai progetti, attraverso il coinvolgimento e la sensibilizzazione dell'azienda, delle colleghi e dei colleghi verso i temi e le problematiche sociali che appartengono a tutti ed hanno bisogno del contributo di tutti.

La tutela delle diversità e delle pari opportunità si concretizza anche attraverso le numerose attività di formazione e informazione sul tema promosse dal Gruppo. In questo ambito ENAV promuove la formazione di tutti i dipendenti riguardo ai principi espressi all'interno del Codice Etico, con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza delle persone riguardo alle regole di convivenza e non discriminazione, comuni a tutto il personale del Gruppo. Inoltre, da diversi anni viene messo a disposizione dei propri dipendenti il corso e-learning "Introduzione alle Pari Opportunità".

È in fase di studio un progetto pilota di formazione che ha l'obiettivo di migliorare le relazioni tra lavoratori e lavoratrici attraverso un percorso di riconoscimento e decostruzione degli stereotipi di genere. L'attività formativa innalza le consapevolezze individuali e di gruppo, riconoscendo e prevedendo situazioni di squilibrio e di disagio tra uomini e donne, derivanti da retaggi culturali e/o discriminatori. Un progetto formativo su tali temi contribuisce a rendere l'ambiente di lavoro migliore con conseguente aumento di produttività e di brand positioning nell'ambito delle attività legate alla responsabilità sociale.

### **7.3. POLITICHE SOCIALI E WELFARE AZIENDALE**

Il *welfare*, inteso come miglioramento continuo del benessere organizzativo e dell'engagement, è uno dei pilastri del concetto di Corporate Social Responsibility di ENAV. Da questo modo di intendere il welfare nasce la struttura Welfare and People Care, dedicata alla pianificazione e realizzazione di progetti volti a migliorare il *work-life balance*, anche attraverso un'attenta politica di ascolto degli stakeholder interni attraverso survey mirate.

Nell'ambito delle politiche sociali, particolare importanza riveste il Fondo Pensionistico Integrativo Prevaer, che prevede un contributo da parte dell'azienda pari al 3% dello stipendio del dipendente aderente (in aggiunta al 2% versato dal dipendente stesso) e la Polizza Sanitaria Integrativa (sia per ENAV, sia per Techno Sky). Questa è interamente a carico dell'Azienda e prevede anche un Pacchetto Prevenzione - privo di franchigia - mirato proprio alle specifiche esigenze di prevenzione distinte per sesso ed età dei dipendenti.

Sempre in tema di salute, con il progetto *Yes We Care*, avviato nel 2019, ENAV si prefigge l'obiettivo di sensibilizzare i dipendenti ad adottare forme di prevenzione e stili di vita più sani, organizzando incontri a tema con medici ed esperti. Nel 2019, 60 dipendenti hanno partecipato a due workshop. Con *HealthyFood@desk*, è stata inoltre data l'opportunità ai dipendenti delle sedi di Roma di ordinare e ritirare sul posto di lavoro prodotti alimentari agricoli freschi e locali a Km0.

Per quanto concerne la tutela della famiglia, ENAV riconosce condizioni migliorative rispetto a quanto previsto dalle normative vigenti. In tema di congedo maternità-paternità, eroga ai propri dipendenti neogenitori l'intero ammontare della retribuzione contro l'80% dell'INPS. Anche sul fronte del congedo parentale, ENAV riconosce la possibilità di assentarsi dal lavoro per 6 mesi, fino al compimento del terzo anno di età del figlio, godendo dell'80% della retribuzione per i primi due mesi e del 40% per i restanti quattro (la normativa vigente prevede il 30% della retribuzione per tutto il periodo di congedo). Importanti strumenti di supporto ai genitori sono anche il congedo retribuito in caso di malattia del figlio (nello specifico l'azienda concede una retribuzione pari al 50% per i primi 30 giorni contro nessuna retribuzione da parte dell'INPS), e per lo svolgimento di prestazioni mediche specialistiche.

Per favorire ulteriormente l'equilibrio tra vita privata e vita lavorativa, nel 2019 ENAV ha dato avvio allo *smart working* con un progetto sperimentale (finalizzato a valutare prevalentemente l'efficacia dell'accesso ai sistemi aziendali da remoto) che ha coinvolto 50 dipendenti, ma che sarà ampliato ad una platea sempre più vasta negli anni a venire. Il progetto non vuole tendere soltanto verso il miglioramento del rapporto tra vita privata e lavoro, ma vuole rappresentare una nuova filosofia manageriale fondata sulla restituzione alle persone di flessibilità e autonomia nella scelta degli spazi, degli orari e degli strumenti da utilizzare a fronte di una maggiore responsabilizzazione sui risultati.

Un altro strumento importante, che ha preso avvio nel 2018 e che è proseguito anche nel 2019, è stato l'istituto delle "ferie solidali", in virtù del quale i dipendenti possono cedere parte delle proprie ferie a vantaggio di colleghi che presentino situazioni familiari di particolare difficoltà. ENAV ha ampliato la portata della norma di legge, stabilendo che le ferie solidali possano essere fruite anche in favore di quei dipendenti che, nel proprio ambito familiare, abbiano la necessità di assistere genitori, coniuge, convivente uxorio e figli maggiorenni. Nel corso del 2019 la comunità dei lavoratori ha risposto proattivamente alle richieste dei colleghi in situazione di bisogno, con 8 persone che si sono rese disponibili a cedere le proprie ferie, per un totale di 15 giorni ceduti.

In ottica *money saving*, volta a sostenere il potere d'acquisto delle retribuzioni, ENAV ha avviato l'iter per l'affidamento di un servizio di progettazione, attivazione e gestione di una piattaforma per

l'erogazione di servizi di welfare Aziendale volto a consentire ai propri dipendenti la conversione in benefit del Premio di risultato. Tale iniziativa si aggiunge al portale di scontistica "Corporate Benefit" che offre a dipendenti ENAV ampie agevolazioni in campo bancario, assicurativo, tempo libero, cultura, mobilità e fitness. Sul piano del sostegno all'istruzione e all'educazione, l'azienda fornisce incentivi per l'istruzione e l'educazione dei figli dei dipendenti con il progetto OPEN e il progetto Intercultura.

Con il progetto OPEN, i figli dei dipendenti del Gruppo ENAV, iscritti all'ultimo anno della scuola di secondo grado, hanno la possibilità di essere sostenuti nel momento delicato della scelta della facoltà universitaria o della costruzione del proprio progetto professionale. Dopo una prima fase volta ad esplorare e misurare le potenzialità cognitive, gli interessi e le caratteristiche di personalità dello studente, segue l'incontro individuale con un esperto (psicologo) che fornisce allo studente un Report orientativo elaborato sulla base degli elementi acquisiti.

Intercultura è invece un progetto, realizzato con l'omonima Fondazione, rivolto ai figli dei dipendenti ENAV e Techno Sky, per offrire loro la possibilità di un periodo di formazione in ambito internazionale con Borse di Studio per soggiorni all'estero annuali, trimestrali/bimestrali. Nel 2019 sono state erogate 12 borse di studio di cui 8 annuali. Inoltre, dal 2020 è stato introdotto il percorso formativo mensile STEM, un programma di apprendimento della lingua inglese intensivo di 4 settimane, orientato all'uso tecnico, tecnologico e scientifico.

In un'ottica di welfare di prossimità, sono state sviluppate sinergie con aziende limitrofe. In particolare, l'erogazione di servizi condivisi con l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, quali la mensa, il parcheggio e la navetta sono stati particolarmente apprezzati dai lavoratori di entrambe le aziende. A breve sarà anche avviata la sperimentazione di un servizio di Car Pooling.

Per quanto concerne il miglioramento della carbon footprint aziendale si segnalano due recenti importanti iniziative in fase di implementazione. Il progetto *SustainMobility* volto a sviluppare la mobilità aziendale elettrica attraverso la diffusione progressiva delle infrastrutture di ricarica e di vetture elettriche su tutto il territorio nazionale e il progetto *Plastic Footprint Reduction*, volto alla riduzione del consumo di plastica in Azienda. A tal fine sono già stati installati in via sperimentale in alcune sedi ENAV erogatori d'acqua a rete idrica - in sostituzione degli erogatori a boccioni in plastica con relativi dispenser di bicchieri - e donate ai dipendenti delle borracce termiche. L'avvio ufficiale del Progetto è previsto nei primi mesi del 2020, quando il team di progetto pianificherà le misure per ridurre drasticamente il consumo e l'uso di oggetti in plastica su scala nazionale.

## 7.4. LA TUTELA DEI DIRITTI UMANI

L'attenzione di ENAV nei confronti del tema dei diritti umani, si sostanzia sia attraverso il costante monitoraggio della struttura HR, sia attraverso l'applicazione di quanto stabilito nel Codice Etico che sancisce espressamente che "*i rapporti tra i dipendenti sono improntati a valori di civile convivenza e si svolgono nel rispetto dei diritti e della libertà delle persone e dei principi fondamentali che affermano la pari dignità sociale senza discriminazioni per ragioni di nazionalità, lingua, sesso, razza, credo religioso, appartenenza politica e sindacale, condizioni fisiche o psichiche*". Per quanto il Gruppo, in virtù delle attività svolte e della localizzazione geografica, non sia esposto a rischi particolarmente rilevanti inerenti il tema della violazione dei diritti umani, l'Azienda ha comunque avviato un percorso finalizzato alla pubblicazione di una *policy* sui diritti umani, che sarà pubblicata nei primi mesi del 2020 e attraverso cui l'Azienda si impegna non solo a rispettare, ma anche a promuovere il rispetto dei diritti umani, sia attraverso la stretta osservanza delle norme di legge in tutti i Paesi di attività, sia attraverso l'adozione e l'applicazione di propri codici di condotta interni. ENAV, con questa *policy* vuole sancire il proprio impegno nel promuovere i principi sanciti dalla normativa internazionale e dai codici interni, nei confronti di tutti i principali stakeholder del Gruppo, vale a dire collaboratori, clienti, fornitori e subfornitori, partner commerciali e comunità in cui opera.

È opportuno poi rilevare che in ENAV esistono aree in cui, a fronte della natura di infrastruttura critica e di obiettivo sensibile, il personale riceve una specifica attenzione protettiva finalizzata a mantenere gli elevati standard di sicurezza (senza per questo venire meno alla tutela dei diritti della persona, in adempimento agli obblighi propri del datore di lavoro, codificati nell'art. 2087 del Codice Civile). Questo vale sia nella protezione della vita e dell'incolumità del personale e dei terzi che anche occasionalmente si trovino nelle infrastrutture ENAV (in considerazione del cosiddetto "rischio criminoso" da considerare nelle valutazioni analitiche proprie del D.Lgs. 81/2008 in cui il datore di lavoro deve prevenire, elidere o mitigare qualunque rischio che possa interferire con i valori costituzionali della vita umana e dell'incolumità), sia a tutela del personale del Gruppo che opera in missione, in paesi potenzialmente pericolosi (in particolare per gli effetti derivanti dall'instabilità politica, dalle azioni di gruppi terroristici o anche per condizioni igienico-sanitarie e di salute critiche).

L'altro ambito particolarmente delicato riguarda il trattamento di informazioni individuali e di diritti propri del lavoratore sui luoghi di lavoro, a salvaguardia dei diritti di riservatezza, secondo il quadro di protezione della *privacy* disegnato a livello nazionale ed europeo, i cui principi fondanti sono pienamente accolti ed esplicitati nelle più elevate politiche di Gruppo. In tale ambito, viene posta particolare attenzione al rispetto normativo di divieto di controllo anche indiretto dei lavoratori, sancito dalla L. 300/1970 ("Statuto dei Lavoratori"), segnatamente per quanto attiene al controllo a distanza dei lavoratori con impianti di videosorveglianza e all'impiego di guardie giurate. Per i primi, introducendo il più ampio e trasparente dialogo con le rappresentanze sindacali dei lavoratori e l'utilizzo degli strumenti in forma leale trasparente e per i secondi, in modalità espressa, il relativo divieto come parte integrante dei capitoli speciali che regolano gli appalti relativi ai servizi di vigilanza. Inoltre, i sistemi di protezione informatica, che possano prevedere forme di verifica e controllo, sono coerenti con i principi dell'art. 4 della L. 300/1970, come indicato dall'art. 23 del D.Lgs. 151/2015, per i quali è data ampia e trasparente informativa al personale ed alle rappresentanze sindacali.

Una nota di rilievo è l'azione di coordinamento svolta con le Istituzioni. Infatti, in virtù della delicatezza del ruolo rivestito dal personale del Gruppo ENAV, esiste la necessità di rafforzare la protezione del lavoratore da qualsiasi fattore di natura esterna che possa essere considerato rischio inerente alla prestazione lavorativa o sul luogo di lavoro. A tal riguardo i sistemi di prevenzione e protezione da rischio criminoso vengono integrati da appositi patti convenzionali con il Ministero dell'Interno -

Dipartimento della Pubblica Sicurezza e declinati in apposite procedure finalizzate alla protezione della vita, all'incolumità e alla salvaguardia della dignità del lavoratore, anche nei riguardi di atti di conflittualità che possano generarsi all'interno degli ambienti di lavoro.

In merito a specifici rischi di sicurezza anche per il personale in missione all'estero esiste una speciale procedura che assicura la preventiva valutazione del rischio per questo tipo di attività, integrata dal collegamento con l'Unità di Crisi istituita presso il Ministero degli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale.

Inoltre, la struttura Interna Audit ha come obiettivo, relativamente al rispetto dei diritti umani nei processi e nelle società del Gruppo, quello di verificare, attraverso gli audit individuati nel Piano approvato dal Vertice aziendale e le eventuali segnalazioni ricevute, la corretta applicazione delle procedure interne e l'osservanza del codice Etico e dei Modelli di organizzazione (ex D.Lgs. 231/2001), nonché della normativa nazionale e internazionale applicabile a tutte le Società del Gruppo; ciò al fine della opportuna rilevazione e segnalazione di eventuali atti contrari al rispetto di diritti umani tutelati nelle varie forme previste e l'eventuale applicazione di misure correttive. Si precisa tuttavia che, il relativo rischio intrinseco, è considerato basso a livello di gruppo.

Relativamente a Techno Sky, la tutela dei diritti umani trova applicazione attraverso alcuni principi generali (garantire la libertà di associazione, le eguali opportunità, vietare, sia nelle relazioni interne che esterne, comportamenti che abbiano contenuto discriminatorio, tutelare il diritto alla vita, sia dei collaboratori sia di persone terze, mettendo al centro della propria attenzione la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, ecc.), che vengono monitorati con attenzione attraverso un confronto costante e costruttivo con il personale.

**I RISCHI LEGATI AI DIRITTI UMANI SONO STATI VALUTATI NELL'AMBITO DEL PROCESSO  
DI RISK ASSESSMENT NEL 100% DEI PROCESSI**

## 7.5. COMUNICAZIONE INTERNA

Negli ultimi anni il Gruppo ha sviluppato nuove iniziative sulla comunicazione interna attraverso progetti ed azioni finalizzati non solo ad informare, ma anche e soprattutto a coinvolgere le persone nelle dinamiche organizzative e strategiche dell'azienda attraverso:

- il coinvolgimento di tutti i dipendenti nell'analisi dei processi della comunicazione al fine di creare le condizioni per condividere sapere, cultura e valori;
- l'utilizzo della comunicazione interna come leva per promuovere la partecipazione delle persone;
- una visione dell'azienda diversa da un sistema chiuso ma aperto alle sue innumerevoli interazioni e ripercussioni con l'ambiente che la circonda;
- la stampa *on-line* e *off-line*, editoria e social media 2.0;
- la promozione di una visione degli strumenti di comunicazione interna come uno strumento fondamentale per raccontarsi e per creare identità e cultura condivisa.

Attraverso tale strategia la comunicazione interna mira ad assumere un ruolo sempre più centrale nell'organizzazione arrivando a costruire un sistema capace di assicurare capillarità e tempestività delle informazioni ad ogni fascia della popolazione del Gruppo.

Per raggiungere tali obiettivi ci si è dotati di numerosi strumenti, tra cui:

- *I'Intranet di Gruppo "FollowMe";*
- *I'House Organ mensile "Cleared";*
- *la Newsletter e-Cle@red ;*
- *i videomessaggi del Vertice e del management;*
- *i video tutorial in Motion Grafic corredati da apposite infografiche;*
- *i prodotti editoriali;*
- *i concorsi fotografici;*
- *i questionari di comunicazione per la valutazione e il gradimento dei dipendenti.*

### **e-Cle@red**

*e-Cle@red* è la newsletter multimediale rivolta ai dipendenti del Gruppo ENAV che riassume le novità della vita aziendale e fornisce informazioni aggiornate su argomenti d'interesse comune, approfondimenti ed aggiornamenti.

Nata nel 2013 per offrire contenuti nuovi e in diversi formati, non solo testuali, la Newsletter fornisce ulteriori notizie, informazioni, documentazioni su attività, progetti e vita aziendale, contribuendo così a diffondere la conoscenza dei temi ATM anche grazie agli approfondimenti che conducono a contenuti multimediali visualizzabili sui siti internet aziendali e non.

### **FollowMe**

Il portale *FollowMe* rappresenta il principale strumento di comunicazione interna dedicato ai dipendenti del Gruppo ENAV, attraverso il quale è possibile condividere le principali notizie aziendali, gli eventi istituzionali e la rassegna stampa, assicurando la piena rispondenza alle esigenze della Società in termini di struttura, contenuti e fruibilità.

*FollowMe* è parte integrante del *Digital Workplace* di ENAV, strumento adottato dal Gruppo per garantire alle persone di operare in modalità “smartworking”, rimanendo sempre connessi con il proprio team e con il proprio ambiente di lavoro. Il Portale, basato su un modello di comunicazione partecipativa, favorisce infatti la centralità dei dipendenti e la loro profilazione oltre che mettere a

loro disposizione una nuova architettura delle informazioni basata su contenuti dinamici e social. La piattaforma intranet, inaugurata nel 2018 in linea con la *Digital Strategy* del gruppo ENAV, si pone quale uno dei fondamenti tecnologici alla base della comunicazione di Gruppo. Il portale presenta un'interfaccia dinamica e modulare dove tutti gli strumenti di lavoro sono raggiungibili con grande semplicità e fruibilità.

Per garantire una maggiore accessibilità dei contenuti e creare una vera e propria community aziendale, il sito intranet è raggiungibile in qualsiasi momento da remoto anche dai dispositivi personali e i dipendenti hanno la possibilità di esprimere in tempo reale il proprio gradimento su ciò che viene pubblicato o contribuire a diversi forum di approfondimento. Inoltre, *FollowMe* è stato arricchito grazie all'introduzione della *My Page*, uno spazio che ogni dipendente può personalizzare in base alle proprie necessità e ai servizi maggiormente utilizzati.

### ***Cleared***

*Cleared* è la rivista periodica mensile del Gruppo ENAV con finalità informative e formative e rappresenta il primo progetto di editoria interna promosso dal Gruppo. Questa rivista è aperta al contributo di tutti i dipendenti e si pone l'obiettivo di dare visibilità all'operato di tutte le funzioni aziendali.

Il magazine contiene contenuti editoriali di rilievo per il Gruppo, redatti in collaborazione con le diverse Strutture competenti per le varie materie trattate. In particolare, *Cleared* è scritto da professionisti interni alle Società del Gruppo e fornisce un panorama sul mondo dell'ATM e sull'evoluzione delle piattaforme e dei progetti ad esso connessi con uno sguardo particolare ai Programmi ed ai contesti internazionali in cui ENAV è coinvolta. L'*House Organ* è disponibile sia in formato cartaceo sia in formato digitale sfogliabile e la nuova versione è stata arricchita con filmati e fotogallery di approfondimento.

Dal 2004, anno di nascita del giornale, ad oggi il Gruppo ha pubblicato oltre 160 edizioni della rivista, che dopo numerose modifiche alla propria veste grafica ed editoriale, ha raggiunto la propria maturità. *Cleared* è oggi un prodotto che valorizza il contributo e la partecipazione di tutte le persone del Gruppo e che consente di diffondere la cultura d'impresa ed accrescere il senso di appartenenza dei dipendenti.

## **7.6. LE RELAZIONI INDUSTRIALI**

Nel 2019 il dialogo sociale, ispirato ai principi di massima correttezza, imparzialità ed indipendenza così come richiamato dal Codice Etico di Gruppo, si è sviluppato con l'obiettivo di rendere omogenea l'applicazione della Parte Normativa del CCNL.

Sono stati organizzati incontri per approfondire le modalità applicative dell'accordo "*summer 2019*", tale accordo è risultato funzionale all'ottimizzazione della resa operativa del personale in turno H35 durante il periodo estivo - e sono state avviate le necessarie attività per assicurare l'avvio della fase attuativa del Piano Industriale 2018/2022 attraverso degli accordi siglati ad aprile 2019. A luglio, inoltre, si è sottoscritto l'accordo sindacale relativo alla distribuzione del Premio di Risultato 2018 (Cassa 2019) e avviato il confronto tra le parti per giungere ad una possibile rivisitazione dell'intero processo legato alla valutazione delle prestazioni effettuate dal personale quadro, in virtù della "politica MBO" finora applicata.

Sul fronte degli scioperi, nel 2019, in ENAV ne sono stati registrati 3 nazionali per un totale di 12 ore, con un tasso di adesione media del 39%.

Gli scioperi indicati sono stati proclamati dalle sigle sindacali principalmente per tematiche inerenti al piano industriale, al rinnovo della parte normativa contrattuale, accordo "*summer 2019*" e selezioni del personale.

Il numero dei dipendenti iscritti al sindacato è stato pari a 2.334 persone, con una percentuale sul totale dei dipendenti del 71,27%. La rilevazione degli iscritti viene effettuata il 31 dicembre di ciascun anno. L'adesione o la revoca del dipendente al sindacato, formulata per iscritto, viene mensilmente raccolta, elaborata e trasmessa all'ufficio competente che provvede all'immissione a ruolo. I dati vengono poi conservati in appositi armadi atti a garantire la riservatezza delle informazioni contenute.

Si precisa inoltre che, al 100% dei dipendenti ENAV, è applicata la contrattazione collettiva di riferimento.

Per quanto riguarda il contenzioso del lavoro, va segnalato che nel corso del 2019 si è registrato un numero pari a 26 nuove controversie intentate contro la Società, riguardanti alcuni aspetti relativi al rapporto di lavoro quali demansionamento, differenze retributive, sanzioni disciplinari, etc. Sul totale di giudizi conclusisi nel 2019 (in riferimento ad almeno un grado di giudizio), il 63% si è risolto con sentenze favorevoli o parzialmente favorevoli ad ENAV (66% nel 2018).

Per quanto concerne Techno Sky, gli obiettivi generali perseguiti fanno riferimento principalmente al mantenimento di un buon clima aziendale attraverso il dialogo ed il confronto con le Organizzazioni sindacali nonché al miglioramento della gestione e della produttività della forza lavoro. Le azioni poste in essere per raggiungere tali obiettivi consistono nello sviluppo di relazioni collaborative e continue che si sostanziano in incontri specifici per l'illustrazione delle modifiche organizzative. Sono inoltre convocati incontri annuali informativi per esporre il piano industriale, le attività presenti e future dell'azienda, la situazione economica, e l'andamento prevedibile dell'occupazione.

Per quanto concerne Techno Sky, gli obiettivi generali perseguiti fanno riferimento principalmente al mantenimento di un buon clima aziendale attraverso il dialogo ed il confronto con le Organizzazioni sindacali nonché al miglioramento della gestione e della produttività della forza lavoro. Le azioni poste in essere per raggiungere tali obiettivi consistono nello sviluppo di relazioni collaborative e continue che si sostanziano in incontri specifici per l'illustrazione delle modifiche organizzative. Sono inoltre convocati incontri annuali informativi per esporre il piano industriale, le attività presenti e future dell'azienda, la situazione economica, e l'andamento prevedibile dell'occupazione.

Nel 2019 in Techno Sky il numero dei dipendenti iscritti al sindacato si è attestato a 322 persone, pari al 44,7% della forza lavoro, in linea con i dati registrati per il 2018. La rilevazione degli iscritti viene effettuata il 31 dicembre di ciascun anno.

Nel corso del 2019 si è registrato un aumento del numero di scioperi nazionali (compresi gli scioperi riguardanti tutto il comparto del trasporto aereo) con un totale di 6 giornate di sciopero, rispetto alle 4 proclamazioni di sciopero occorse nel 2018. Di conseguenza nel corso dell'anno sono aumentate le ore di sciopero che sono state pari a 104, per una percentuale di adesione del personale pari al 2,2%, in diminuzione rispetto all'anno 2018.

Il numero di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione di diverso livello è di 720 persone, pari al 100% dei lavoratori dipendenti non dirigenti.

Infine, si è azzerato il numero di nuovi contenziosi con i dipendenti (in luogo dei 4 del 2018), con un solo giudizio pendente al 31/12/2019.

Per ENAV e Techno Sky i cambiamenti organizzativi significativi vengono comunicati con un congruo preavviso come da disposizione del contratto collettivo nazionale del lavoro.

## **7.7. LE POLITICHE RETRIBUTIVE**

La politica retributiva variabile del Gruppo ENAV è differenziata in funzione dell'inquadramento del personale: personale dirigente, quadro e non quadro.

In riferimento al personale dirigente e quadro è prevista una *policy* che si applica a tutto il gruppo e che prevede il riconoscimento di una componente retributiva variabile ancorata ad un sistema di obiettivi (MBO - *Management By Objective*). Tale sistema è articolato secondo una logica *top-down*: l'individuazione degli obiettivi è effettuata partendo dalle linee guida strategiche previste dal Piano Industriale ed effettuando poi uno sviluppo di tali attività/pillar secondo i diversi livelli di responsabilità, a "cascata" dal vertice fino ai riporti gerarchici inferiori. Gli obiettivi sono collegati a dimensioni economiche nonché ad ambiti specifici legati alle singole posizioni organizzative, in funzione dei differenti livelli di responsabilità. Per quanto attiene le funzioni "*line*", sono presenti obiettivi focalizzati sulle performance operative (riduzione dei ritardi ed efficienza operativa), l'implementazione di progetti attinenti alla qualità del servizio, anche attraverso l'introduzione di progetti e tecnologie innovative nel campo del controllo del traffico aereo che consentano il miglioramento delle prestazioni operative, mitigando gli impatti derivanti dal traffico aereo sull'ambiente.

Da considerare la previsione a diversi livelli organizzativi, tra cui il Vertice aziendale, di obiettivi specifici che impattano sulla sostenibilità aziendale.

Per quanto riguarda il "personale non quadro" il processo di valutazione delle prestazioni viene avviato annualmente, al fine di acquisire informazioni attinenti alle prestazioni e le competenze delle risorse operanti in regime orario H36 che abbiano prestato nel corso dell'anno un'attività lavorativa maggiore di 6 mesi.

Il processo prevede la definizione da parte della struttura Compensation and Performance Management, in collaborazione con le strutture Labour Cost, Labour Law and Payroll e People Business Partners, degli elenchi di tutte le risorse del Gruppo (ENAV, Techno Sky ed IDS), che rispettino i requisiti necessari per entrare a far parte del perimetro delle persone da valutare. Le risorse interessate ed i relativi valutatori vengono individuati in funzione del possesso dei seguenti requisiti:

- operare in regime orario in H36;
- avere una presenza nella Struttura/Impianto maggiore di 6 mesi.

Successivamente, attraverso l'apposito applicativo informatico viene avviato il processo di valutazione e validazione delle competenze tecniche e delle prestazioni/performance a cura del responsabile diretto e approvate, ove necessario, dal responsabile sovraordinato.

A valle delle valutazioni espresse, le strutture Compensation and Performance Management e Careers, Learning and Development, con il supporto degli HR Manager, promuovono delle sessioni di "calibrazione" con i responsabili di primo e secondo livello, al fine di rendere il più possibile coerenti e oggettive le metriche di valutazione nonché identificare le possibilità di intervento sulle singole risorse dal punto di vista manageriale (formazione/job rotation/assessment) o economico.

## **7.8. SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI**

Il Gruppo ENAV, così come sancito nel proprio Codice Etico, attribuisce grande importanza all'integrità fisica e morale dei propri dipendenti e collaboratori, alla diffusione di condizioni di lavoro rispettose della dignità individuale e di ambienti di lavoro sicuri e salubri. Le società curano, 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.

Al fine di verificare il mantenimento della certificazione del SGSSL allo standard di riferimento OHSAS 18001:2007, nel corso del 2019 l'Organismo di Certificazione DNV GL – Business Assurance ha effettuato una serie di audit strutturati su tutto il territorio nazionale. Parimenti, nel corso del 2019 sono state svolte a campione verifiche ispettive interne sui luoghi di lavoro, nello specifico 15 per ENAV e 17 per Techno Sky al fine del rispetto della conformità legislativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro e dell'applicazione dell'apparato procedurale SGSSL OHSAS 18001:2007.

Nell'ambito della gestione della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, i Datori di Lavoro, nel rispetto degli adempimenti in materia e con il supporto del Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo, effettuano la valutazione di tutti i rischi delle Sedi ENAV-Techno Sky, compreso il rischio legato alle attività di lavoro all'estero, redigendo per ciascuno di essi il Documento di Valutazione dei Rischi (DVR). Nel corso del 2019, è stata effettuata una nuova valutazione e conseguentemente sono stati aggiornati i Documenti di Valutazione dei Rischi. Inoltre, tale valutazione viene integrata dalle indagini ambientali periodiche riferite al microclima, illuminamento, rumore, qualità dell'aria indoor, campi elettromagnetici e sorgenti naturali ed artificiali di radiazioni ionizzanti garantendo il monitoraggio per il raggiungimento e il mantenimento di livelli elevati di salubrità e di sicurezza dei luoghi di lavoro.

Techno Sky, inoltre, in relazione alle molteplici attività e lavori che svolge in qualità di appaltatore, redige, in relazione alle specificità legate agli appalti di attività rientranti nel Titolo IV del D.lgs. 81/08 e s.m.i., anche il Piano Operativo di Sicurezza (POS) e svolge un'attività di monitoraggio puntuale della documentazione prodotta dalle imprese esecutrici, al fine di verificarne la conformità con le normative vigenti in tema di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro (SSL).

Per quanto riguarda la formazione, ENAV eroga, anche per i dipendenti Techno Sky, corsi formativi in materia di SSL sia con specifiche sessioni in aula/videoconferenza sia in modalità e-learning.

La popolazione ENAV-Techno Sky, coinvolta nell'attività di formazione tramite sessioni in aula/videoconferenza, è composta da tutto il personale designato come addetto alla gestione delle emergenze, dai lavoratori eletti/designati rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e dai soggetti identificati come Dirigenti e Preposti.

I corsi erogati tramite *e-learning* sulla piattaforma TOTARA sono stati incentrati su:

- formazione generale lavoratori;
- formazione rischi specifici lavoratori;
- aggiornamento lavoratori;
- sicurezza in viaggio.

I primi due corsi *e-learning* interessano tutto il personale non dirigente neoassunto per ENAV, mentre per Techno Sky il corso di formazione sui rischi specifici (12 ore) è effettuato in aula. La terza tipologia interessa il restante personale non dirigente con le periodicità stabilite dalla normativa; il

corso “sicurezza in viaggio” viene erogato a tutti i dipendenti, indipendentemente dall’inquadramento contrattuale, che svolgono un’attività lavorativa all'estero.

In aggiunta alla predetta formazione ENAV eroga per i dipendenti Techno Sky i seguenti corsi in materia di salute e sicurezza sul lavoro:

- CEI 11/27 (abilitazione ai ruoli di PES e PAV);
- DPI di III categoria.

### **ENAV ANNO 2019**

**6.381 ORE DI FORMAZIONE SSL**

**(DI CUI 1.521 ORE DI FORMAZIONE E-LEARNING)**

### **TECHNO SKY ANNO 2019**

**9.666 ORE DI FORMAZIONE SSL**

### **GRUPPO ENAV 2019**

**15 INFORTUNI SUL LAVORO**

**TASSO DELLE ORE LAVORATE PERSE 0,35**

**TASSO DI INFORTUNI 2,6**

# ALLEGATO 1

## INDICATORI NON FINANZIARI

Di seguito si riportano le tabelle contenenti i principali dati non finanziari relativi al capitolo 4:

### IL GRUPPO ENAV

Tabella 1. Dimensione del Gruppo. [GRI 102-7]

Dimensione organizzazione	u.m.	2019	2018	2017
Ricavi netti	€000	902.891	889.740	881.824
Totale patrimonio netto e passività		<b>2.111.129</b>	<b>2.045.684</b>	<b>2.003.454</b>
Debiti		955.086	908.125	883.489
Patrimonio		1.156.043	1.137.559	1.119.965

Tabella 2. Numero totale degli individui all'interno degli organi di governo delle società<sup>14</sup> suddivisi per gruppo di età e genere. [GRI 405-1]

Componenti degli organi di governo (head count)	2019						2018						2017					
	Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
età inferiore ai 30 anni	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
tra i 30 e i 50 anni	4	<b>33,3</b>	0	-	4	<b>33,3</b>	4	<b>36,4</b>	0	-	4	<b>36,4</b>	5	<b>41,7</b>	0	<b>0</b>	5	<b>41,7</b>
età superiore ai 50 anni	4	<b>33,3</b>	4	<b>33,3</b>	8	<b>66,7</b>	3	<b>27,3</b>	4	<b>36,4</b>	7	<b>63,6</b>	3	<b>25</b>	4	<b>33,3</b>	7	<b>58,3</b>
<b>Totali</b>	<b>8</b>	<b>66,7</b>	<b>4</b>	<b>33,3</b>	<b>12</b>	<b>100</b>	<b>7</b>	<b>63,6</b>	<b>4</b>	<b>36,4</b>	<b>11</b>	<b>100</b>	<b>8</b>	<b>66,7</b>	<b>4</b>	<b>33,3</b>	<b>12</b>	<b>100</b>

Tabella 3. Numero totale degli individui all'interno degli organi di controllo delle società<sup>15</sup> suddivisi per gruppo di età e genere. [GRI 405-1]

Componenti degli organi di controllo (head count)	2019						2018						2017					
	Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale	
	N°	%																
età inferiore ai 30 anni	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni	-	<b>0</b>	2	<b>33,3</b>	2	<b>33,3</b>	3	<b>50</b>	2	<b>33,3</b>	5	<b>83,3</b>	3	<b>50</b>	2	<b>33,3</b>	5	<b>83,3</b>
età superiore ai 50 anni	4	<b>66,7</b>	0	-	4	<b>66,7</b>	1	<b>16,7</b>	0	<b>0</b>	1	<b>16,7</b>	1	<b>16,7</b>	0	<b>0</b>	1	<b>16,7</b>
<b>Totali</b>	<b>4</b>	<b>66,7</b>	<b>2</b>	<b>33,3</b>	<b>6</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>66,7</b>	<b>2</b>	<b>33,3</b>	<b>6</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>66,7</b>	<b>2</b>	<b>33,3</b>	<b>6</b>	<b>100</b>

<sup>14</sup> Consiglio di Amministrazione di ENAV e Techno Sky

<sup>15</sup> Collegio sindacale di ENAV e Techno Sky

Tabella 4. Sanzioni ricevute per la violazione di normative e regolamenti in materia ambientale, sociale ed economica e sulla gestione del personale. [GRI 307-1 e 419-1]

Nel 2017, 2018 e 2019 non risultano sanzioni monetarie significative e non-monetarie ricevute per la violazione di normative e regolamenti in materia ambientale.

Nel 2017, 2018 e 2019 non risultano sanzioni monetarie significative e non-monetarie ricevute per la violazione di normative e regolamenti in ambito sociale ed economico.

*Nota: per sanzioni monetarie significative si intendono quelle superiori ai 20.000 €.*

Di seguito si riportano le tabelle contenenti i principali dati non finanziari relativi al capitolo 5:

## COMMUNITY

Tabella 5. Numero di ore di volo svolte dalla flotta aerea suddivise tra territorio nazionale e commesse estere.

Ore di volo	u.m.	2019	2018	2017
<b>Territorio Nazionale</b>		<b>1.014,64</b>	<b>1.041,52</b>	<b>881,82</b>
<b>Estero</b>		<b>766,18</b>	<b>883,42</b>	<b>945,62</b>
<i>Arabia Saudita</i>	Ore	75,67	650,67	703,25
<i>Kenya</i>		0	74,25	73,66
<i>Eritrea</i>		0	14,75	0
<i>Uganda</i>		30,50	21,08	38,66
<i>BLU GNSS</i>		0	19,42	16,66
<i>Seneca</i>		0	0	0
<i>Portogallo</i>		0	0	0
<i>Albania</i>		17,33	11,00	21,16
<i>Lituania</i>		22,41	24,42	23,58
<i>Abu Dhabi</i>		0	0	37,58
<i>Emirati Arabi Uniti</i>		36,17	0	0
<i>Beyond</i>		0	0	2,41
<i>Onda (Marocco)</i>		160,50	0	20,25
<i>Phoenic (Romania)</i>		212,84	0	8,41
<i>Inea</i>		0	1,58	0
<i>Cipro</i>		0	15,67	0
<i>Croazia</i>		210,76	50,58	0
<b>Totale</b>		<b>1.780,82</b>	<b>1.924,94</b>	<b>1.827,30</b>

Tabella 6. Tempo di risposta medio su interventi straordinari grazie al servizio Flight Inspection and Validation.

Tempo di risposta medio su interventi straordinari	u.m.	2019	2018	2017
Tempo di risposta medio	Ore	24	24	24

Tabella 7. Numero di ore di formazione esterna in aula erogate a soggetti terzi, suddivise per categoria di destinatario.

Ore di formazione per categoria	u.m.	2019	2018	2017
Cliente Privato	Ore	5.040	15.043	12.565
Cliente Azienda		14.000	6.100	16.008
<b>Totale</b>		<b>19.040</b>	<b>21.143</b>	<b>28.572</b>

Tabella 8. Numero di partecipanti esterni coinvolti in attività di formazione esterna in aula suddivisi per categoria di destinatario.

Numero di soggetti terzi coinvolti per categoria	u.m.	2019	2018	2017
Cliente Privato	N.	14	54	88
Cliente Azienda		277	183	178
<b>Totale</b>		<b>291</b>	<b>237</b>	<b>266</b>

Tabella 9. Risultati degli eventi formativi svolti nel 2019 a favore dello sviluppo locale.

Attività svolte	2019		2018	
	Giorni	Ospiti	Giorni	Ospiti
Esperienza ai simulatori di volo per studenti dell'Università di Bologna	2	36	2	44
Docenza presso l'Università di Bologna per l'insegnamento del Controllo del Traffico Aereo	24	36	24	44
<b>Totale</b>	<b>26</b>	<b>72</b>	<b>26</b>	<b>88</b>

Tabella 10. Risultati delle attività formative per lo sviluppo locale svolte nel 2019.

Attività svolte	2019		2018	
	Giorni di presenza	Ospiti	Giorni di presenza	Ospiti
Tirocini Formativi	1.181	122	1.630	326
Visite didattiche	984	984	1.312	1.312
Intercultura (iniziativa a favore dei figli dei dipendenti)	2.940	12	3.510	25
<b>Totale</b>	<b>5.105</b>	<b>1.118</b>	<b>6.452</b>	<b>1.663</b>

Tabella 11. Costo interno per lo svolgimento delle attività formative per lo sviluppo locale.

Spese di formazione	u.m.	2019	2018	2017
Costo per tirocini formativi	€000	340	217	266
Costo per visite didattiche		36	37	44
Intercultura		98	165	165
<b>Totale</b>		<b>474</b>	<b>419</b>	<b>475</b>

Tabella 12. Investimenti in infrastrutture.

Investimento	u.m.	2019	2018	2017
Infrastrutture	€000	109.700	113.000	105.000
a) Implementazione e mantenimento delle infrastrutture tecnologiche operative		71.700	64.000	51.000
b) Evoluzione della piattaforma tecnologica ATM con nuovi concetti operativi		23.300	29.000	34.000
c) Infrastrutture e impianti		8.400	15.000	14.000
d) Sistemi Informativi gestionali		6.300	5.000	6.000

Nota: valore dei CAPEX 2019 pari a 116,3 milioni €

Tabella 13. Relazione con il cliente: Disponibilità media del sistema. (Perimetro: Techno Sky)

Disponibilità media del sistema	u.m.	2019	2018	2017
Percentuale di disponibilità media del sistema	%	99,98	99,98	99,98

Tabella 14. Relazione con il cliente: Percentuale di ripristino delle avarie al primo intervento. (Perimetro: Techno Sky)

Ripristino delle avarie al primo intervento	u.m.	2019	2018	2017
Percentuale di ripristino delle avarie al primo intervento	%	92,00	92,00	90,57

Tabella 15. Relazione con il cliente: Ore per la riparazione e ripristino. (Perimetro: Techno Sky)

Riparazione e ripristino	u.m.	2019	2018	2017
Tempi medi di riparazione e ripristino	Minuti	34,60	33,86	33,59

Tabella 16. Giorni di lavorazione per attività di conferma metrologica. (Perimetro: Techno Sky)

Lavorazione per attività di conferma metrologica	u.m.	2019	2018	2017
Tempi medi di lavorazione per attività di conferma metrologica dei sensori meteo	Giorni	12,54	13,77	11,43

Tabella 17. Grado di coinvolgimento degli stakeholder. [GRI 102-43]

Grado di coinvolgimento degli stakeholder	u.m.	2019	2018	2017
Iniziative di stakeholder engagement	N°	14 incontri con le CNA (cliente esterno) + 5 conferenze interne per il miglioramento della qualità del servizio che hanno coinvolto i responsabili delle strutture operative territoriali	7 sessioni dedicate al cliente singolo e 1 sessione plenaria	11 (one to one), 1 plenaria e 2 workshop
Numero di stakeholder coinvolti		Più di 40 raggiunte da diverso tipo di comunicazione	più di 20	più di 20
Altro		Informazione e preventivo coinvolgimento in alcune attività e progetti operativi: PRNAV, ristrutturazione TMA Milano, Procedura CARA, familiarizzazione equipaggi di volo e teams ATC con le reciproche realtà	Coinvolgimento nello sviluppo di progetti futuri e nel monitoraggio delle implementazioni in essere. Visite ai centri di controllo e voli di familiarizzazione.	Accordi di Cooperazione

Tabella 18. Percentuale dei nuovi fornitori valutati secondo aspetti sociali. [GRI 414-1]

Percentuale nuovi fornitori	u.m.	2019	2018	2017
Percentuale dei nuovi fornitori valutati secondo aspetti sociali (ENAV)	%	100	100	100
Percentuale dei nuovi fornitori valutati secondo aspetti sociali (Techno SKY)		100	100	100
Percentuale dei nuovi fornitori valutati secondo aspetti sociali (ENAV Asia Pacific)		0	0	0

Tabella 19. Periodo medio di pagamento dei fornitori.

Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV)	u.m.	2019	2018	2017
Periodo medio di pagamento dei fornitori	Giorni	19,7	23,04	34,01
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		20,6	6,96	-
Numero di giorni per pagamento fornitori (Techno Sky)	u.m.	2019	2018	2017
Periodo medio di pagamento dei fornitori	Giorni	45	30	30
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		33	10	10
Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV Asia Pacific)	u.m.	2019	2018	2017
Periodo medio di pagamento dei fornitori	Giorni	5	5	5
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		-	-	-

Di seguito si riportano le tabelle contenenti i principali dati non finanziari relativi al capitolo 6:

## ENVIRONMENT

Tabella 20. Consumi di energia elettrica, di combustibili per il funzionamento degli uffici e delle strutture (ad es. torri di controllo) e della flotta auto e aerea (suddivisi tra rinnovabili/non-rinnovabili). [GRI 302-1]

Consumi	u.m.	2019	2018	2017
Energia elettrica	GJ	<b>258.406,64</b>	<b>253.566,80</b>	<b>251.347,82</b>
da fonti non-rinnovabili		256.990,98	252.236,20	250.162,12
da fonti rinnovabili		1.415,66	1.330,60	1.185,69
Combustibili per uffici e strutture		<b>27.896,58</b>	<b>28.432,56</b>	<b>33.257,65</b>
Diesel		4.117,51	3.374,84	5.041,55
Gas Naturale		23.779,07	25.057,72	28.216,10
Carburante Flotta auto – Auto dell'azienda		<b>4.500,47</b>	<b>7.035,33</b>	<b>6.805,17</b>
Diesel		4.223,33	3.897,42	4.051,52
Benzina		80,31	2.683,35	2.154,50
CNG		172,28	370,36	496,54
GPL		24,56	84,2	102,60
Carburante Flotta auto – Auto promiscue*		<b>4.050,73</b>	<b>3.295,07</b>	
Diesel		3.933,04	3.095,26	
Benzina		111,32	169,63	
CNG		-	-	
GPL		6,36	30,18	
Carburante Flotta aerea		<b>26.146,78</b>	<b>27.010,49</b>	<b>26.035,00</b>
Carburante per motori a reazione (jet fuel)		26.146,78	27.010,49	26.035,00
<b>Totale</b>		<b>321.001,20</b>	<b>319.340,25</b>	<b>317.445,64</b>

\*Secondo quanto previsto dall'art.51 comma 4, lettera a) del Testo Unico delle Imposte sui Redditi, i consumi di carburante afferenti alle auto ad uso promiscuo sono valorizzati al 70% del totale. Per il 2017 il dato inerente i consumi delle auto ad uso promiscuo non è disponibile.

Tabella 21. Emissioni derivanti da consumi di energia elettrica, di combustibile per il funzionamento degli uffici e delle strutture (ad es. torri di controllo) e della flotta auto e aerea. [GRI 305-1 e 305-2]

Emissioni	u.m.	2019	2018	2017
Energia elettrica* (Scope 2)	<i>t CO<sub>2</sub>e</i>	<b>25.627</b>	<b>25.224</b>	<b>26.063</b>
Combustibile per uffici e strutture		<b>1.492,55</b>	<b>1.512,90</b>	<b>1.787,06</b>
<i>Diesel</i>		280,02	232,3	343,62
<i>Natural gas</i>		1.212,54	1.280,60	1.443,44
Carburante Flotta auto – auto aziendali		<b>302,69</b>	<b>463,86</b>	<b>445,25</b>
<i>Diesel</i>		287,21	268,27	276,14
<i>Benzina</i>		5,22	171,64	137,6
<i>CNG</i>		8,80	18,93	25,4
<i>GPL</i>		1,46	5,02	6,11
Carburante Flotta auto – auto promiscue**		<b>275,09</b>	<b>225,71</b>	
<i>Diesel</i>		267,47	213,06	
<i>Benzina</i>		7,24	10,85	
<i>CNG</i>		-	-	-
<i>GPL</i>		0,38	1,8	
Carburante Flotta aerea		<b>1.799,44</b>	<b>1858,35</b>	<b>1.791,06</b>
<i>Carburante per motori a reazione (jet fuel)</i>		1.799,44	1858,35	1.791,06
<b>Totale</b>		<b>29.497,49</b>	<b>29.284,82</b>	<b>30.086,25</b>

\*Le emissioni Scope 2 inerenti ai consumi di energia elettrica sono calcolate secondo la metodologia Location Based, utilizzando i fattori di emissione pubblicati nel 2017 dal Terna.

Il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> con la metodologia Market-based è pari a 34.500 tCO<sub>2</sub>e. La metodologia usata per il calcolo delle emissioni Scope 2 market-based prevede l'utilizzo dei fattori di emissione pubblicati dall'AIB – European Resual Mixes nel 2019.

\*\*Secondo quanto previsto dall'art.51 comma 4, lettera a) del Testo Unico delle Imposte sui Redditi, le emissioni afferenti alle auto ad uso promiscuo sono valorizzati al 70% del totale. Per il 2017 il dato inerente i consumi delle auto ad uso promiscuo non è disponibile. La metodologia usata per il calcolo delle emissioni di combustibile e di carburante prevede l'utilizzo dei fattori di emissione pubblicati nel 2019 dal Department for Environment Food & Rural Affairs.

Tabella 22. Emissioni evitate grazie al consumo di energia elettrica autoprodotta dagli attuali impianti fotovoltaici. [GRI 305-5]

Riduzione delle emissioni	u.m.	2019	2018	2017
Riduzione di CO <sub>2</sub> e	<i>t CO<sub>2</sub>e</i>	141,57	133,06	123,51

Tabella 23. Emissioni generate per tipologia di mezzo utilizzato. [GRI 305-3]<sup>16</sup>

Emissioni	u.m.	2019	2018	2017
<b>Treno</b>	<i>t CO<sub>2</sub>e</i>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
<b>Aereo</b>		<b>1.253</b>	<b>1.296</b>	<b>1.363</b>
Voli a breve raggio (<3700 km)		826	890	841
Voli a lungo raggio (>3700 km)		426	463	522

La metodologia usata per il calcolo delle emissioni prevede l'utilizzo dei fattori di emissione pubblicati nel 2019 dal Department for Environment Food & Rural Affairs.

<sup>16</sup> Si tratta delle emissioni associate alle trasferte

Tabella 24. Riduzioni delle tratte e dei relativi impatti derivanti dal progetto FEP Italia (Flight Efficiency Plan), evidenziando, inoltre il risultato conseguito dall'inizio del progetto FEP.

Principali risultati raggiunti	u.m.	2019	2018	2017	Totale 2017-2019
Riduzione delle tratte	km	-14.888.188	-11.744.451	-8.724.172	<b>-35.356.811</b>
Riduzione di carburante utilizzato	kg	-54.642.000	-44.103.000	-30.952.500	<b>-129.697.500</b>
Riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub>	kg CO <sub>2</sub>	-172.207.350	-138.924.450	-97.500.500	<b>-408.632.300</b>

Nota: i benefici nel loro complesso fanno riferimento all'arco temporale 16-19

Tabella 25. Peso totale dei rifiuti pericolosi e non-pericolosi, suddivisi per tipologia di smaltimento. [GRI 306-2]

Peso totale dei rifiuti pericolosi	u.m.	2019	2018	2017
Smaltimento in discarica (codice D15 - deposito preliminare prima di una delle operazioni di smaltimento)	t	4,427	4,091	3,347
Recupero (codice R13 - messa in riserva dei materiali per sottoporli ad una delle operazioni di recupero)		92,164	56,156	69,958
<b>Totale</b>		<b>96,591</b>	<b>60,247</b>	<b>73,305</b>
Peso totale dei rifiuti non-pericolosi	u.m.	2019	2018	2017
Smaltimento in discarica (codice D15 - deposito preliminare prima di una delle operazioni di smaltimento)	t	106,724	34,421	33,911
Recupero (codice R13 - messa in riserva dei materiali per sottoporli ad una delle operazioni di recupero)		112,486	176,035	128,919
<b>Totale</b>		<b>219,210</b>	<b>210,456</b>	<b>162,830</b>
Altri rifiuti non-pericolosi espressi in Litri	u.m.	2019	2018	2017
Avviati a smaltimento	Litri	0	0	7.000
<b>Totale</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.000</b>

Di seguito si riportano le tabelle contenenti i principali dati non finanziari relativi al capitolo 7:

## PEOPLE

Tabella 26. Numero totale dei dipendenti suddivisi per società del Gruppo. [GRI 102-8]

Numero totale dei dipendenti del Gruppo			u.m.	2019			2018			2017			
ENAV			N°	3.317			3.320			3.364			
Techno SKY				730			792			815			
ENAV Asia Pacific				2			2			2			
ENAV North Atlantic				-			-			-			
<b>Totale</b>				<b>4.049</b>			<b>4.114</b>			<b>4.181</b>			

Tabella 27. Dipendenti suddivisi per gruppo di età, genere e livello. [GRI 405-1]

Dipendenti (head count)	2019						2018						2017					
	Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
<b>Dirigenti</b>	<b>48</b>	<b>1,2</b>	<b>4</b>	<b>0,1</b>	<b>52</b>	<b>1,3</b>	<b>55</b>	<b>1,7</b>	<b>4</b>	<b>0,5</b>	<b>59</b>	<b>1,4</b>	<b>58</b>	<b>1,7</b>	<b>4</b>	<b>0,5</b>	<b>62</b>	<b>1,5</b>
età inferiore ai 30 anni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni	10	0,2	3	0,1	13	0,3	11	0,3	3	0,4	14	0,3	19	0,6	3	0,4	22	0,5
età superiore ai 50 anni	38	0,9	1	0,1	39	1,0	44	1,3	1	0,1	45	1,1	39	1,2	1	0,1	40	1
<b>Quadri</b>	<b>343</b>	<b>8,5</b>	<b>55</b>	<b>1,4</b>	<b>398</b>	<b>9,8</b>	<b>350</b>	<b>10,7</b>	<b>54</b>	<b>6,5</b>	<b>404</b>	<b>9,8</b>	<b>359</b>	<b>10,8</b>	<b>55</b>	<b>6,5</b>	<b>414</b>	<b>9,9</b>
età inferiore ai 30 anni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni	104	2,6	22	0,5	126	3,1	103	3,1	21	2,5	124	3,0	147	4,4	28	3,3	175	4,2
età superiore ai 50 anni	239	5,9	33	0,8	272	6,7	247	7,5	33	4	280	6,8	212	6,4	27	3,2	239	5,7
<b>Impiegati</b>	<b>2.789</b>	<b>68,9</b>	<b>769</b>	<b>19,0</b>	<b>3.558</b>	<b>87,9</b>	<b>2830</b>	<b>86</b>	<b>777</b>	<b>93,1</b>	<b>3607</b>	<b>87,7</b>	<b>2.868</b>	<b>86</b>	<b>787</b>	<b>93</b>	<b>3.655</b>	<b>87,4</b>
età inferiore ai 30 anni	148	3,7	30	0,7	178	4,4	107	3,3	22	2,6	129	3,1	205	6,1	40	4,7	245	5,9
tra i 30 e i 50 anni	1.693	41,8	440	10,9	2.133	52,7	1.726	52,6	444	53,2	2170	52,7	1.805	54,1	476	56,3	2.281	54,6
età superiore ai 50 anni	948	23,4	299	7,4	1.247	30,8	997	30,4	311	37,2	1308	31,8	858	25,7	271	32	1.129	27
<b>Operai</b>	<b>41</b>	<b>1,0</b>	-	-	<b>41</b>	<b>1,0</b>	<b>44</b>	<b>1,3</b>	-	-	<b>44</b>	<b>1,1</b>	<b>50</b>	<b>1,5</b>	-	-	<b>50</b>	<b>1,2</b>
età inferiore ai 30 anni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0	-	-	1	0
tra i 30 e i 50 anni	24	0,6	-	-	24	0,6	25	0,8	-	-	25	0,6	30	0,9	-	-	30	0,7
età superiore ai 50 anni	17	0,4	-	-	17	0,4	19	0,6	-	-	19	0,5	19	0,6	-	-	19	0,5
<b>Totale</b>	<b>3.221</b>	<b>79,6</b>	<b>828</b>	<b>20,4</b>	<b>4.049</b>	<b>100</b>	<b>3.279</b>	<b>100</b>	<b>835</b>	<b>100</b>	<b>4.114</b>	<b>100</b>	<b>3.335</b>	<b>100</b>	<b>846</b>	<b>100</b>	<b>4.181</b>	<b>100</b>

Tabella 28. Numero totale di dipendenti suddivisi per tipologia contrattuale, area geografica (in cui sono impegnati) e genere. [GRI 102-8]

Dipendenti (head count)	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Contratto a tempo determinato</b>	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Italia</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>America</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Asia</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Altro - Europa</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Contratto a tempo indeterminato</b>		<b>3.221</b>	<b>828</b>	<b>4.049</b>	<b>3.279</b>	<b>835</b>	<b>4.114</b>	<b>3.335</b>	<b>846</b>	<b>4.181</b>
<i>Italia</i>		3.221	826	4.047	3.279	833	4.112	3.335	843	4.178
<i>America</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Asia</i>		-	2	2	-	2	2	-	2	2
<i>Altro - Europa</i>		-	-	-	-	-	-	-	1	1
<b>Totale</b>		<b>3.221</b>	<b>828</b>	<b>4.049</b>	<b>3.279</b>	<b>835</b>	<b>4.114</b>	<b>3.335</b>	<b>846</b>	<b>4.181</b>

Tabella 29. Numero totale di dipendenti suddivisi per tipologia di impiego e genere. [GRI 102-8]

Dipendenti (head count)	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti full-time	N°	3.211	803	<b>4.014</b>	3.271	802	<b>4.073</b>	3.327	801	<b>4.128</b>
Dipendenti part-time		10	25	<b>35</b>	8	33	<b>41</b>	8	45	<b>53</b>
<b>Totale</b>		<b>3.221</b>	<b>828</b>	<b>4.049</b>	<b>3.279</b>	<b>835</b>	<b>4.114</b>	<b>3.335</b>	<b>846</b>	<b>4.181</b>

Tabella 30 Numero dei nuovi assunti, per gruppo di età, genere e area geografica. [GRI 401-1]

Numero dei nuovi assunti	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	<i>N°</i>	<b>154</b>	<b>19</b>	<b>173</b>	<b>131</b>	<b>18</b>	<b>149</b>	<b>117</b>	<b>29</b>	<b>146</b>
età inferiore ai 30 anni		141	18	159	114	18	132	84	19	103
tra i 30 e i 50 anni		12	1	13	12	-	12	31	8	39
età superiore ai 50 anni		1	-	1	5	-	5	2	2	4
<b>America</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
età inferiore ai 30 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
tra i 30 e i 50 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
età superiore ai 50 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Asia</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
età inferiore ai 30 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
tra i 30 e i 50 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
età superiore ai 50 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Altro- Europa</b>		-	-	-	-	-	-	1	-	1
età inferiore ai 30 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
tra i 30 e i 50 anni		0	0	-	0	0	-	1	0	1
età superiore ai 50 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Totale</b>		<b>154</b>	<b>19</b>	<b>173</b>	<b>131</b>	<b>18</b>	<b>149</b>	<b>118</b>	<b>29</b>	<b>147</b>
età inferiore ai 30 anni		141	18	159	114	18	132	84	19	103
tra i 30 e i 50 anni		12	1	13	12	-	12	32	8	40
età superiore ai 50 anni		1	-	1	5	-	5	2	2	4

Nota: nel calcolo del numero di nuovi assunti sono inclusi anche i dipendenti con contratto a tempo determinato pseudo pilot (105 per il 2019, 126 per il 2018; 102 per il 2017).

In merito ai passaggi infragruppo per l'anno 2019, si evidenzia quanto segue:

- in ENAV, sono stati assunti un totale di 29 risorse di Techno Sky, suddivisi tra:
  - 12 donne di cui: 0 dipendenti <30 anni; 8 dipendenti tra 30 e 50 anni; 4 dipendenti >50 anni;
  - 17 uomini di cui: 0 dipendenti <30 anni; 12 dipendenti tra 30 E 50; 5 dipendenti >50 anni;
- in Techno Sky, è stato assunto un dipendente:
  - uomo, con età maggiore di 50 anni, proveniente da una controllante.

Tabella 31. Numero dei dipendenti che hanno lasciato il Gruppo, per gruppo di età, genere e area geografica. [GRI 401-1]

Dipendenti che hanno lasciato il Gruppo	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	N°	<b>215</b>	<b>26</b>	<b>241</b>	<b>188</b>	<b>28</b>	<b>216</b>	<b>127</b>	<b>28</b>	<b>155</b>
età inferiore ai 30 anni		99	9	<b>108</b>	112	16	128	86	18	<b>104</b>
tra i 30 e i 50 anni		26	1	<b>27</b>	21	4	25	7	1	<b>8</b>
età superiore ai 50 anni		90	16	<b>106</b>	55	8	63	34	9	<b>43</b>
<b>America</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
età inferiore ai 30 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
tra i 30 e i 50 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
età superiore ai 50 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Asia</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
età inferiore ai 30 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
tra i 30 e i 50 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
età superiore ai 50 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Altro - Europa</b>		-	-	-	-	-	-	<b>1</b>	-	<b>1</b>
età inferiore ai 30 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
tra i 30 e i 50 anni		0	0	-	0	0	-	1	0	<b>1</b>
età superiore ai 50 anni		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Totale</b>		<b>215</b>	<b>26</b>	<b>241</b>	<b>188</b>	<b>28</b>	<b>216</b>	<b>128</b>	<b>28</b>	<b>156</b>
età inferiore ai 30 anni		99	9	<b>108</b>	112	16	128	86	18	<b>104</b>
tra i 30 e i 50 anni		26	1	<b>27</b>	21	4	25	8	1	<b>9</b>
età superiore ai 50 anni		90	16	<b>106</b>	55	8	63	34	9	<b>43</b>

Nota: nel calcolo del numero di dipendenti che hanno lasciato il gruppo sono inclusi anche i dipendenti con contratto a tempo determinato pseudo pilot (105 per il 2019; 126 per il 2018; 102 per il 2017).

Nel 2019, in Avio è cessato un dipendente uomo di età maggiore di 50 anni per essere assunto in Techno Sky.

In Techno Sky, sono cessate 29 risorse per essere assunte in ENAV, nello specifico:

- 12 donne di cui: 0 dipendenti <30 anni; 8 dipendenti tra 30 e 50 anni; 4 dipendenti >50 anni.
- 17 uomini di cui: 0 dipendenti <30 anni; 12 dipendenti tra 30 E 50; 5 dipendenti >50 anni.

Tabella 32. Tasso di turnover. [GRI 401-1]

Tasso di turnover	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>		6,7	3,1	<b>6</b>	5,7	3,4	<b>5,3</b>	3,8	3,3	<b>3,7</b>
<b>America</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Asia</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Altro - Europa</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	<b>100</b>
<b>Totale</b>		<b>6,7</b>	<b>3,1</b>	<b>6</b>	<b>5,7</b>	<b>3,4</b>	<b>5,3</b>	<b>3,8</b>	<b>3,3</b>	<b>3,7</b>

Tabella 33. Tasso di nuovi assunti. [GRI 401-1]

Tasso di nuovi assunti	u.m.	2019						2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Italia	%	4,8	2,3	4,3	4,0	2,2	3,6	3,5	3,4	3,5			
America		-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Asia		-	-	-	-	-	-	-	0	0			
Altro - Europa		-	-	-	-	-	-	-	0	100			
<b>Totali</b>		<b>4,8</b>	<b>2,3</b>	<b>4,3</b>	<b>4,0</b>	<b>2,2</b>	<b>3,6</b>	<b>3,5</b>	<b>3,4</b>	<b>3,5</b>			

Tabella 34. Numero di ore di formazione tecnico-operativa aula ed e-learning suddivise per genere e categoria.

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	26	-	26	20	-	20	53	-	53
Quadri		426	85	511	1.988	60	2.048	1.874	105	1.979
Impiegati		83.690	8.054	91.744	61.822	5.762	67.583	32.450	2.814	35.264
Operai		32	-	32	193	-	193	362	-	362
<b>Totali</b>		<b>84.174</b>	<b>8.139</b>	<b>92.313</b>	<b>64.022</b>	<b>5.821</b>	<b>69.843</b>	<b>34.738</b>	<b>2.919</b>	<b>37.657</b>

Tabella 35. Numero di ore di formazione non-operativa in aula ed e-learning suddivise per genere e categoria, compresa la formazione anticorruzione.

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	1.564,5	59	1.623	633	96	729	1.797	171	1.968
Quadri		3.639	989,5	4.682,5	1.094	408	1.502	3.202	630	3.832
Impiegati		17.244	6.599	23.843	6.107	2.553	8.659	6.518	2.732	9.250
Operai		283	-	283	45	-	45	-	-	-
<b>Totali</b>		<b>22.730,5</b>	<b>7.647,5</b>	<b>30.378</b>	<b>7.879</b>	<b>3.056</b>	<b>10.935</b>	<b>11.517</b>	<b>3.533</b>	<b>15.050</b>

Nota: per il 2017 le ore di formazione sono state riallocate considerando per la formazione non-operativa, l'aggregato della formazione linguistica, la formazione di legge e la formazione manageriale e specialistica.

Tabella 36. Numero di ore di formazione in aula ed e-learning in materia di salute e sicurezza sul lavoro suddivise per genere e categoria.

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	68	-	68	244	-	244	26	-	26
Quadri		761	47	808	1.944	113	2.057	2.224	254	2.478
Impiegati		12.892	1.543	14.537	13.279	1.718	14.997	15.224	4.553	19.777
Operai		736	-	736	824	-	824	-	-	303
<b>Totali</b>		<b>14.457</b>	<b>1.590</b>	<b>16.047</b>	<b>16.291</b>	<b>1.831</b>	<b>18.122</b>	<b>17.474</b>	<b>4.807</b>	<b>22.281</b>

Nota: per l'anno 2017 la struttura HSE, anche con l'emissione della procedura "SGSSL-P.6.1 Gestione della Formazione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro", è riuscita a gestire la rendicontazione della formazione SSL erogata ovvero a rendicontare per ogni tipologia di lavoratore il corso effettuato (ad es. Primo Soccorso, Antincendio, Rappresentanti Lavoratori Sicurezza, ecc.) distinguendolo in iniziale o aggiornamento oppure in rischio basso, medio o alto. Il dato per l'anno 2018 e 2019 comprende anche la formazione erogata in Technosky.

Tabella 37. Numero di ore di formazione ambientale in aula ed e-learning.

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2019			2018		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	-	-	-	72	-	72
Quadri		-	-	-	120	16	136
Impiegati		-	-	-	608	-	608
Operai		-	-	-	-	-	-
<b>Totali</b>		-	-	-	<b>800</b>	<b>16</b>	<b>816</b>

*Nota: per l'anno 2019 non sono stati erogati corsi in materia*

Tabella 38. Ore medie di formazione. [GRI 404-1]

Ore medie di formazione (aula ed e-learning)	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Numero totale di ore di formazione erogate ai dipendenti	Ore	121.362	17.376	<b>138.738</b>	88.992	10.725	<b>99.716</b>	70.185	12.382	<b>82.567</b>
Numero totale di dipendenti	N.	3.221	828	<b>4.049</b>	3.279	835	<b>4.114</b>	3.335	846	<b>4.181</b>
<b>Ore medie di formazione erogate ai dipendenti</b>	Ore/N.	<b>38</b>	<b>21</b>	<b>34</b>	<b>27</b>	<b>13</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>20</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a dirigenti	Ore	1.659	59	<b>1.718</b>	969	96	<b>1.065</b>	2.471	195	<b>2.666</b>
Numero totale di dirigenti	N.	48	4	<b>52</b>	55	4	<b>59</b>	58	4	<b>62</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a dirigenti</b>	Ore/N.	<b>35</b>	<b>15</b>	<b>33</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>43</b>	<b>49</b>	<b>43</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a quadri	Ore	4826	1.121	<b>5.947</b>	5.146	597	<b>5.743</b>	7.509	1.097	<b>8.606</b>
Numero totale di quadri	N.	343	55	<b>398</b>	350	54	<b>404</b>	359	55	<b>414</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a quadri</b>	Ore/N.	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>21</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a impiegati	Ore	113.826	16.196	<b>130.022</b>	81.816	10.032	<b>91.848</b>	59.578	11.090	<b>70.668</b>
Numero totale di impiegati	N.	2.789	769	<b>3.558</b>	2.830	777	<b>3.607</b>	2.868	787	<b>3.655</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a impiegati</b>	Ore/N.	<b>41</b>	<b>21</b>	<b>37</b>	<b>29</b>	<b>13</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>14</b>	<b>19</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a operai	Ore	1.051	0	<b>1.051</b>	1062	0	<b>1062</b>	628	-	<b>628</b>
Numero totale di operai	N.	41	-	<b>41</b>	44	0	<b>44</b>	50	-	<b>50</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a operai</b>	Ore/N.	<b>26</b>	-	<b>26</b>	<b>24</b>	-	<b>24</b>	<b>13</b>	-	<b>13</b>

Tabella 39. Numero di ore di addestramento continuo suddivise per genere.

Ore di addestramento continuo per genere	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	<b>Total</b>	Uomo	Donna	<b>Total</b>	Uomo	Donna	<b>Total</b>
Dipendenti	Ore	56.208	6.310	<b>62.518</b>	58.468	6.497	<b>64.965</b>	68.309	7.590	<b>75.899</b>

Tabella 40. Numero di dipendenti coinvolti nell'addestramento continuo suddivisi per genere.

Numero di dipendenti coinvolti per genere	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	<b>Total</b>	Uomo	Donna	<b>Total</b>	Uomo	Donna	<b>Total</b>
Dipendenti	N.	1.828	203	<b>2.031</b>	1.700	190	<b>1.890</b>	1.710	190	<b>1.900</b>

Tabella 41. Numero di ore di addestramento continuo unità operativa suddivise per genere.

Ore di addestramento unità operativa per genere	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	<b>Total</b>	Uomo	Donna	<b>Total</b>	Uomo	Donna	<b>Total</b>
Dipendenti	Ore	43.729	2.300	<b>46.029</b>	113.428	12.603	<b>126.031</b>	75.296	8.367	<b>83.663</b>

Tabella 42. Numero di dipendenti coinvolti in attività di addestramento continuo unità operativa suddivisi per genere.

Numero di dipendenti coinvolti per genere e funzione	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	<b>Total</b>	Uomo	Donna	<b>Total</b>	Uomo	Donna	<b>Total</b>
Dipendenti	N.	335	18	<b>353</b>	1.612	180	<b>1.792</b>	445	50	<b>495</b>

Tabella 43. Numero di episodi di discriminazione riscontrati e azioni intraprese. [GRI 406-1]

Episodi di discriminazione		u.m.	2019		2018		2017	
Numero di episodi di discriminazione segnalati	N°		0		0		0	
			0		0		0	
			0		0		0	
			0		0		0	
			0		0		0	

Tabella 44. Numero di contenziosi con i dipendenti.

Numero di contenziosi pendenti con i dipendenti	u.m.	2019		2018		2017	
Numero di contenziosi con i dipendenti	N°	43		49		93	

Tabella 45. Numero di nuovi contenziosi con i dipendenti.

Numero di nuovi contenziosi con i dipendenti	u.m.	2019		2018		2017	
Numero di contenziosi con i dipendenti	N°	26		11		11	

Tabella 46. Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione. [GRI 102-41]

Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	u.m.	2019	2018	2017
Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	%	100	100	100

Nota: nel calcolo è escluso il personale Dirigente

Tabella 47. Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato.

Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato	u.m.	2019	2018	2017
Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato	%	66	65	65

Nota: nel calcolo è escluso il personale Dirigente

Tabella 48. Numero di scioperi.

Numero di scioperi	u.m.	2019	2018	2017
Numero di scioperi	N°	9	7	4

Tabella 49. Numero di ore di sciopero.

Numero di ore di sciopero	u.m.	2019	2018	2017
Numero di ore di sciopero	N° ore	116	92	36

Tabella 50. Tipologia di infortuni, tasso di infortuni (IR), tasso di malattie professionali (ODR), tasso delle ore lavorabili perse, tasso di assenteismo (AR) e decessi sul lavoro, per tutti i dipendenti. [GRI 403-2]

Dipendenti	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Infortuni</b>	N°	13	2	15	12	1	13	14	5	19
Italia		13	2	15	12	1	13	14	5	19
Asia		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Casi di malattie professionali</b>	N°	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Italia		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Asia		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Numero ore perse per infortuni</b>	ore	1.456	1.328	2.784	840	245	1.085	2.207	461	2.668
sul lavoro		1.120	960	2.080	840	245	1.085	2.207	461	2.668
<b>Tasso delle ore perse</b>	%	0,2	0,9	0,4	0,2	0,1	0,2	0,4	0,4	0,4
<b>Tasso di malattie professionali (ODR)</b>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Tasso di infortuni (IR)</b>		2,7	1,8	2,6	3,0	0,6	2,3	2,8	4,4	3,1

Nota: per il personale **non dipendente**, nel 2019, nel 2018 e nel 2017 non si sono registrati né infortuni né decessi. Le modalità di calcolo degli indici sono: Tasso delle ore perse: (N° di ore di assenteismo da infortuni sul lavoro / N° di ore lavorate) x 1.000; Tasso di malattie professionali (ODR): (N° di casi di malattia professionale / N° di ore lavorate) x 200.000; Tasso di infortuni (IR): (N° infortuni / N° di ore lavorate) x 1.000.000. Nel calcolo dell'indice vengono considerati unicamente gli infortuni relativi ai dipendenti avvenuti sul luogo di lavoro.

Tabella 51. Tasso di assenteismo per tipologia e regione. [GRI 403-2]

Tasso di assenteismo per tipologia e regione	u.m.	2019			2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Italia	Ore	<b>0,027</b>	<b>0,043</b>	<b>0,030</b>	<b>0,035</b>	<b>0,046</b>	<b>0,038</b>	<b>0,033</b>	<b>0,055</b>	<b>0,038</b>
Malattia		0,026	0,042	<b>0,029</b>	0,035	0,046	<b>0,038</b>	0,032	0,055	<b>0,037</b>
Infortunio		0,001	0,001	<b>0,001</b>	0,001	0,001	<b>0,001</b>	0,001	0,001	<b>0,001</b>
Stress		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Asia	Ore	0	0,005	<b>0,004</b>	0	0,016	<b>0,012</b>	0	0	<b>0</b>
Malattia		0	0,005	<b>0,004</b>	0	0,016	<b>0,012</b>	0	0	<b>0</b>
Infortunio		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Stress		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>

Nota: la modalità di calcolo dell'indice è: Tasso di assenteismo (AR): (numero totale dei giorni persi nel periodo / numero totale di giorni lavorativi nel periodo)

## ALLEGATO 2

TABELLA: GRI CONTENT INDEX

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
General Disclosure			
GRI 102: General Disclosures 2016	102-1 Name of the organization	7	
	102-2 Activities, brands, products, and services	27-38; 31; 33-34	
	102-3 Location of headquarters	Il Gruppo ENAV ha sede legale a Roma in Via Salaria 716	
	102-4 Location of operations	27-28; 30-31; 33-34	
	102-5 Ownership and legal form	7; 27; 33-34; 35-37	
	102-6 Markets served	27-38; 31; 33-34; 48	
	102-7 Scale of the organization	27-28; 32-34; 112-113	
	102-8 Information on employees and other workers	94; 120 – 121	
	102-9 Supply chain	70-74	
	102-10 Significant changes to the organization and its supply chain	7; 33-34	
	102-11 Precautionary Principle or approach	39 – 45	
	102-12 External initiatives	64 – 68	
	102-13 Membership of associations	64 - 68	
	102-14 Statement from senior decision-maker	4, 5	
	102-15 Key impacts, risks, and opportunities	39 - 42	
	102-16 Values, principles, standards, and norms of behavior	27-28; 8-11; 72-74; 75-76; 88-90; 91-92; 93; 94; 98-100; 103-104; 107-108; 110-111	
	102-18 Governance structure	35-38; 112-113 Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	
	102-24 Nominating and selecting the highest governance body	35-38, Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Anti-corruption			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	39-44; 75-76	
	103-3 Evaluation of the management approach	39-44; 75-76	

GRI 205: Anti-corruption 2016	205-1 Operations assessed for risks related to corruption	77	
	205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken	Dalle analisi e dagli approfondimenti condotti non sono state accertate nel triennio (2017-2019) casistiche di atti corruttivi (attivi / passivi).	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Energy</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40-41; 83-84; 88-90	
	103-3 Evaluation of the management approach	83-84; 88-90	
GRI 302: Energy 2016	302-1 Energy consumption within the organization	88-90, 118	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Emissions</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40-41; 83-84; 88-90	
	103-3 Evaluation of the management approach	83-84; 88-90	
GRI: 305 Emissions 2016	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	88-90, 118	
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	88-90, 118	
	305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	118	
	305-5 Reduction of GHG emissions	88-90, 118	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Effluents and Waste			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40-41; 83-84; 91-92	
	103-3 Evaluation of the management approach	83-84; 91-92	
GRI: 306 Effluents and Waste 2016	306-2 Waste by type and disposal method	91-92, 119	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Environmental Compliance			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40-41; 47; 83-84	
	103-3 Evaluation of the management approach	40-41; 47; 83-84	
GRI: 307 Environmental Compliance 2016	307-1 Non-compliance with environmental laws and regulations	47, 113	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Supplier Environmental Assessment			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40-41, 70-74	
	103-3 Evaluation of the management approach	40-41, 70-74	
GRI 308: Supplier Environmental Assessment 2016	308-2 Negative environmental impact in the supply chain and actions taken	72-74	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Employment			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40; 94; 101-102	
	103-3 Evaluation of the management approach	40; 94; 101-102	

GRI 401 Employment 2016	401-1 New employee hires and employee turnover	94; 122-124	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Labor/Management Relations			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40; 107-108	
	103-3 Evaluation of the management approach	40; 107-108	
GRI 402: Labor/Management Relations 2016	402-1 Minimum notice periods regarding operational changes	107-108	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Occupational Health and Safety			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40; 46-47; 110-111	
	103-3 Evaluation of the management approach	40; 46-47; 110-111	
GRI 403: Occupational Health and Safety 2018	403-2 Types of injury and rates of injury, occupational diseases, lost days, and absenteeism, and number of work-related fatalities	110-111, 127-128	
	403-3 Workers with high incidence or high risk of diseases related to their occupation	Il personale del Gruppo è esposto ai rischi di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro riportati al paragrafo "La gestione dei rischi ESG e il sistema di enterprise risk management". Non esistono, tuttavia, attività di lavoro che espongono il lavoratore a rischio di malattie specifiche o che hanno un'alta incidenza dal punto di vista dell'esposizione al rischio.	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Training and Education			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40; 52-57; 95-97; 110-111	
	103-3 Evaluation of the management approach	40; 52-57; 95-97; 110-111	
GRI 404: Training and Education 2016	404-1 Average hours of training per year per employee	125	
	404-2 Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	52-57; 95-97; 110-111	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Diversity and Equal Opportunity			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40; 98-100	
	103-3 Evaluation of the management approach	40; 98-100	
GRI: 405 Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1 Diversity of governance bodies and employees	120	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Non-discrimination			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40;42; 98-100; 103-104	
	103-3 Evaluation of the management approach	40;42; 98-100; 103-104	
GRI 406: Non-discrimination 2016	406-1 Incidents of discrimination and corrective actions taken	126	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Human Rights Assessment</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40;42; 103-104	
	103-3 Evaluation of the management approach	40;42; 103-104	
GRI 412: Human Rights Assessment 2016	412-1 Operations that have been subject to human rights reviews or impact assessments	104	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Local Communities</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40-42; 93	
	103-3 Evaluation of the management approach	40-42; 93	
GRI 413: Local Communities 2016	413-2 Operations with significant actual and potential negative impacts on local communities	93	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Supplier Social Assessment</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	40-42, 70-74	
	103-3 Evaluation of the management approach	40-42, 70-74	
GRI 414: Supplier Social Assessment 2016	414-1 New suppliers that were screened using social criteria	72-74; 116	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Customer health and Safety			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	39-42; 46-47; 49-51; 58-61	
	103-3 Evaluation of the management approach	39-42; 46-47; 49-51; 58-61	
GRI 416: Customer health and Safety 2016	416-1 Assessment of the health and Safety impacts of product and service categories	La totalità delle attività svolte da ENAV e Techno Sky	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Socioeconomic Compliance			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	39-42; 46-47	
	103-3 Evaluation of the management approach	39-42; 46-47	
GRI 419: Socioeconomic Compliance 2016	419-1 Non-compliance with laws and regulations in the social and economic area	113	
TEMA MATERIALE		Pagina di riferimento	Omission
Payment of Suppliers			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	74, 116	
	103-3 Evaluation of the management approach	74	
TEMA MATERIALE		Pagina di riferimento	Omission
Technological Innovation			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	11-14	
	103-2 The management approach and its components	15-17	
	103-3 Evaluation of the management approach	15-17	



**EY**

Building a better  
working world

## **Enav S.p.A.**

**Relazione della società di revisione indipendente sulla  
dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi  
dell'articolo 3, comma 10, D.Lgs. 254/2016 e dell'articolo 5  
del regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del  
18 gennaio 2018**



Building a better  
working world

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 sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 3, comma 10, D.Lgs. 254/2016 e dell'articolo 5 del regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della  
Enav S.p.A.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento Consob n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Enav S.p.A. e sue controllate (di seguito "Gruppo Enav" o "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 predisposta ai sensi dell'articolo 4 del Decreto e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2020 (di seguito "DNF").

### Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per la DNF

Gli amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* (di seguito "GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

### Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

EY S.p.A.  
Sede Legale: 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 Roma  
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. 250904  
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

## Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio *"International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information"* (di seguito *"ISAE 3000 Revised"*), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised (*"reasonable assurance engagement"*) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'articolo 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
  2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
  3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo;
  4. comprensione dei seguenti aspetti:
    - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'articolo 3 del Decreto;
    - politiche praticate dal Gruppo connesse ai temi indicati nell'articolo 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
    - principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'articolo 3 del Decreto.
- Relativamente a tali aspetti sono stati inoltre effettuati i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e sono state effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lettera a);
5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.  
In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Enav S.p.A. e con il personale della Techno Sky S.r.l. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di gruppo
- a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
- b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per la Enav S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base della sua attività e del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo effettuato incontri nel corso dei quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

## Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Enav relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Roma, 7 aprile 2020

EY S.p.A.



Riccardo Rossi  
(Revisore Legale)