



**GRUPPO ENAV**

## **BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2023**

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

# Indice

LETTERA AGLI STAKEHOLDER .....	4
LA STORIA DEL GRUPPO ENAV .....	6
IL GRUPPO ENAV .....	7
<i>La carta d'identità e modello operativo del Gruppo ENAV</i> .....	8
<i>Cultura della Safety</i> .....	12
LA GOVERNANCE DELLA SOSTENIBILITÀ .....	14
LA STRATEGIA DEL GRUPPO ENAV .....	15
<i>Il Piano Industriale 2022-2024</i> .....	15
<i>La strategia di sostenibilità</i> .....	16
<i>Il Piano di Sostenibilità 2021-2024</i> .....	19
REGOLAMENTO EU 2020/852 – TASSONOMIA EUROPEA .....	21
<i>Analisi di ammissibilità e allineamento alla Tassonomia Europea</i> .....	22
<i>Analisi del rispetto delle garanzie di minima salvaguardia</i> .....	25
<i>Calcolo dei KPI economici</i> .....	25
LE PERFORMANCE ECONOMICHE .....	32
VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO .....	33
<b>1. PLANET .....</b>	<b>34</b>
LA STRATEGIA AMBIENTALE DEL GRUPPO ENAV .....	35
L'IMPEGNO CLIMATICO .....	36
L'IMPEGNO PER LA DECARBONIZZAZIONE DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO .....	37
<i>Flight Efficiency Plan</i> .....	38
<i>Free Route Airspace Italy</i> .....	38
<i>Airport Collaborative Decision Making</i> .....	39
<i>Arrival Management</i> .....	39
L'IMPEGNO PER LA DECARBONIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ DEL GRUPPO .....	40
<i>Carbon Neutrality</i> .....	40
<i>Obiettivi Science Based al 2030 (SBTi)</i> .....	40
LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI ELETTROMAGNETICHE .....	47
LA GESTIONE DEI RIFIUTI .....	48
INNOVAZIONE TECNOLOGICA E DIGITALIZZAZIONE .....	49
<i>Iniziative di Open Innovation</i> .....	51
GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO ENAV .....	53
LO SVILUPPO DELL'ADVANCED AIR MOBILITY .....	55
IL SERVIZIO DI FLIGHT INSPECTION PER LA SICUREZZA DEL CIELO .....	56
INTERVENTI CONNESSI ALLA FORNITURA DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA .....	57
<b>2. STAKEHOLDER .....</b>	<b>60</b>
DIALOGO CON GLI STAKEHOLDER .....	60
INVESTOR RELATIONS E LA COMUNICAZIONE FINANZIARIA .....	62
<i>Andamento del titolo ENAV</i> .....	63
<i>Struttura azionariato</i> .....	64
RELAZIONE CON ENTI, ISTITUZIONI E ASSOCIAZIONI DI SETTORE .....	65
RELAZIONI CON I CLIENTI .....	69
IL NETWORK DELLA SOSTENIBILITÀ .....	71
<b>3. PEOPLE .....</b>	<b>73</b>
CULTURA DI SOSTENIBILITÀ .....	73
DIVERSITÀ E INCLUSIONE .....	74

GESTIONE E SVILUPPO .....	77
<i>La selezione dei nuovi talenti</i> .....	77
<i>Il processo di selezione</i> .....	77
<i>Sviluppo e valorizzazione</i> .....	79
<i>Welfare aziendale</i> .....	87
SALUTE E SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO .....	91
LE RELAZIONI INDUSTRIALI .....	92
<b>4. GOVERNANCE .....</b>	<b>94</b>
IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE.....	96
NOMINA E COMPOSIZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE .....	98
RUOLO DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE NELLA GESTIONE DEGLI IMPATTI .....	99
COMPETENZE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE.....	101
INTEGRITÀ AZIENDALE .....	103
GESTIONE DEI RISCHI E DELLE OPPORTUNITÀ .....	108
<i>Rischi legati al climate change</i> .....	112
POLITICHE RETRIBUTIVE.....	114
GESTIONE FISCALE .....	117
GESTIONE RESPONSABILE DEI FORNITORI .....	118
GESTIONE DELLA SECURITY .....	120
<b>ALLEGATO 1 – INDICATORI NON FINANZIARI .....</b>	<b>121</b>
<b>ALLEGATO 2 – GRI CONTENT INDEX E TABELLE DI CORRELAZIONE.....</b>	<b>150</b>
<b>ALLEGATO 3 – SISTEMI DI GESTIONE, CERTIFICAZIONI E ATTESTAZIONI DEL GRUPPO ENAV .....</b>	<b>161</b>
<b>ALLEGATO 4 – PIANO DI SOSTENIBILITÀ 2021-2024 .....</b>	<b>163</b>
<b>ALLEGATO 5 – ANALISI DI MATERIALITÀ, NOTA METODOLOGICA E PERIMETRO DI REPORTING .....</b>	<b>167</b>
ANALISI DI MATERIALITÀ .....	167
NOTA METODOLOGICA.....	169
PERIMETRO DI REPORTING.....	170
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE.....</b>	<b>171</b>

## Lettera agli stakeholder

*Il nostro Gruppo rappresenta un'eccellenza italiana e un asset strategico per il sistema paese, e anche per questo la nostra mission è indissolubilmente legata all'interesse collettivo e al diritto di milioni di persone di viaggiare in modo rapido, sicuro e sostenibile.*

*La sostenibilità è ormai parte integrante della nostra cultura aziendale e dell'agire quotidiano delle nostre persone e rappresenta sempre di più un elemento attrattivo per la comunità finanziaria e per tutti i nostri stakeholders. Anche per questo, a seguito della nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione di ENAV, avvenuta nel mese di aprile, è stato avviato un processo di riorganizzazione che ha portato la Sostenibilità tra le prime linee di riporto del CEO.*

*L'anno appena concluso è stato un anno importante e ricco di soddisfazioni per la nostra Azienda, non solo perché siamo riusciti a traguardare tutti gli obiettivi del Piano di Sostenibilità e del Piano Industriale ma anche perché abbiamo affrontato la stagione che ha fatto registrare i più intensi livelli di traffico aereo della nostra storia. Un dato quest'ultimo che, se da una parte è di fondamentale importanza per lo sviluppo del nostro business, dall'altra ci impone di lavorare con ancora più incisività e determinazione al processo di decarbonizzazione del trasporto aereo.*

*Un recente studio di settore<sup>1</sup>, stima che il contributo che gli ANSPs possono apportare alla decarbonizzazione del settore sia pari a circa il 6% e noi di ENAV intendiamo fare la nostra parte. Tra i progetti che abbiamo sviluppato in questo ambito spicca l'implementazione del sistema "Arrival Manager" (AMAN) presso l'ACC di Milano, che consentirà l'ottimizzazione delle sequenze di avvicinamento delle compagnie aeree in arrivo presso gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo Oro al Serio. Tale sistema è già stato messo in esercizio operativo nel mese di dicembre 2022 per lo scalo di Roma Fiumicino, abilitando nei periodi di traffico intenso del 2023 una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> a favore delle Compagnie aeree pari a oltre 1.000 tonnellate. Oltre a questo, il progetto "Free Route", che nel 2023 ha fatto registrare il valore di 1 milione di tonnellate di CO<sub>2</sub> evitate da quando è stato lanciato nel 2017, subirà un ulteriore ampliamento, consentendo alle compagnie aeree di volare seguendo rotte dirette e abilitando importanti riduzioni delle distanze percorse, del carburante utilizzato e delle relative emissioni in atmosfera in una porzione di spazio aereo ancora più estesa.*

*Contestualmente abbiamo proseguito nell'impegno di abbattere le emissioni dirette e indirette generate nell'esercizio delle nostre attività nonché nell'implementazione di programmi e iniziative in grado di incidere anche sulle emissioni prodotte lungo la catena del valore. Questo impegno ha consentito di ridurre di oltre l'85% le nostre emissioni dirette (scope 1) e indirette (scope 2) e di raggiungere lo status di azienda carbon neutral attraverso la compensazione delle emissioni non ancora riducibili.*

*Tale risultato è stato recentemente apprezzato anche nell'ambito di specifiche iniziative internazionali, come dimostrano l'importante crescita del punteggio assegnato a ENAV da CDP (ex Carbon Disclosure Project), pari a "A-", e il premio "SDG Pioneer" a livello nazionale per la categoria "Large national and multinational companies" di UN Global Compact.*

*Ma l'impegno di ENAV nella lotta al climate change non è limitato al settore aeroportuale: l'ingresso di ENAV nel mercato dei droni – attraverso la controllata D-Flight – consentirà di apportare un imprescindibile contributo per lo sviluppo di innovative modalità di consegna in Italia, in particolare relative alle cosiddette "last-mile delivery". La possibilità di effettuare consegne in piena sicurezza attraverso l'utilizzo di droni, infatti, può abilitare importanti risparmi in termini di emissioni, come dimostrato dai più recenti studi scientifici in*

---

<sup>1</sup> «Destination 2050 – A route to net zero european aviation», elaborato da NLR – Royal Netherlands Aerospace Centre e SEO Amsterdam Economics per A4E, ACI-Europe, ASD, CANSO ed ERA, febbraio 2021.

materia<sup>2</sup>, e consentire alla nostra Azienda di generare un impatto ambientale positivo anche nell'ambito delle emissioni generate dal traffico su gomma.

Il nostro impegno nella sostenibilità, dunque, non è incentrato soltanto sul core business ma anche sui cosiddetti business complementari e vuole essere elemento di creazione di valore non solo per i nostri stakeholder ma per l'intera collettività. Sotto questo aspetto vale la pena menzionare un progetto che ci ha impegnato per tutto il 2023 e che ha visto la luce nel mese di febbraio 2024: il podcast "Storie insostenibili". Dieci puntate, incentrate su altrettanti temi di sostenibilità, in cui ci siamo posti l'obiettivo di creare consapevolezza e cultura, senza essere autoreferenziali ma raccontando delle storie realmente accadute. Storie, appunto, insostenibili ascoltabili su Spotify e sulle maggiori piattaforme di streaming on demand.

Non meno importante è l'attenzione che tutto il Gruppo ENAV pone agli ambiti social e governance. Un ambiente di lavoro inclusivo e la sensazione di cura e protezione che un'Azienda come ENAV deve trasmettere ai propri dipendenti attraverso un management competente, leale e trasparente, sono le fondamenta sulle quali continuare a costruire, giorno dopo giorno, servizi efficienti e risultati sempre più sfidanti. La professionalità delle persone di ENAV, la passione per il proprio lavoro e la dedizione quotidiana alle proprie mansioni sono gli unici ingredienti che hanno reso possibile, e continueranno a garantire, risultati aziendali sani e sostenibili, sotto tutti i punti di vista.

Per questo siamo convinti che "mettere le persone al centro", oltre a garantire un'etica del lavoro e opportunità professionali al passo con i tempi, rappresenti l'unico modo per raggiungere i target societari, in primis quelli economici, nell'alveo di una strategia industriale di sviluppo costante, che rafforzi la sinergia tra ENAV e le eccellenze tecnologiche del nostro paese.

Oggi ENAV rappresenta un esempio di sviluppo sostenibile al servizio del settore del trasporto aereo ma, al netto dei premi e dei riconoscimenti, vorremmo essere capaci di indicare una "rotta", un modello da seguire: quello di un'Azienda sana che rifiuta l'idea di fare business a discapito del contesto in cui opera, consapevole della necessità di porre l'etica e la responsabilità delle scelte al centro delle proprie strategie.

---

<sup>2</sup> «Drone flight data reveal energy and greenhouse gas emissions savings for very small package delivery», di Thiago A. Rodrigues, Jay Patrikar, Natalia L. Oliveira, H. Scott Matthews, Sebastian Scherer, Constantine Samaras, pubblicato su Patterns il 12 agosto 2022.

## La storia del Gruppo ENAV

ENAV S.p.A. è una società per azioni italiana che opera come fornitore in esclusiva dei servizi di gestione e controllo dello spazio aereo civile di competenza italiana.

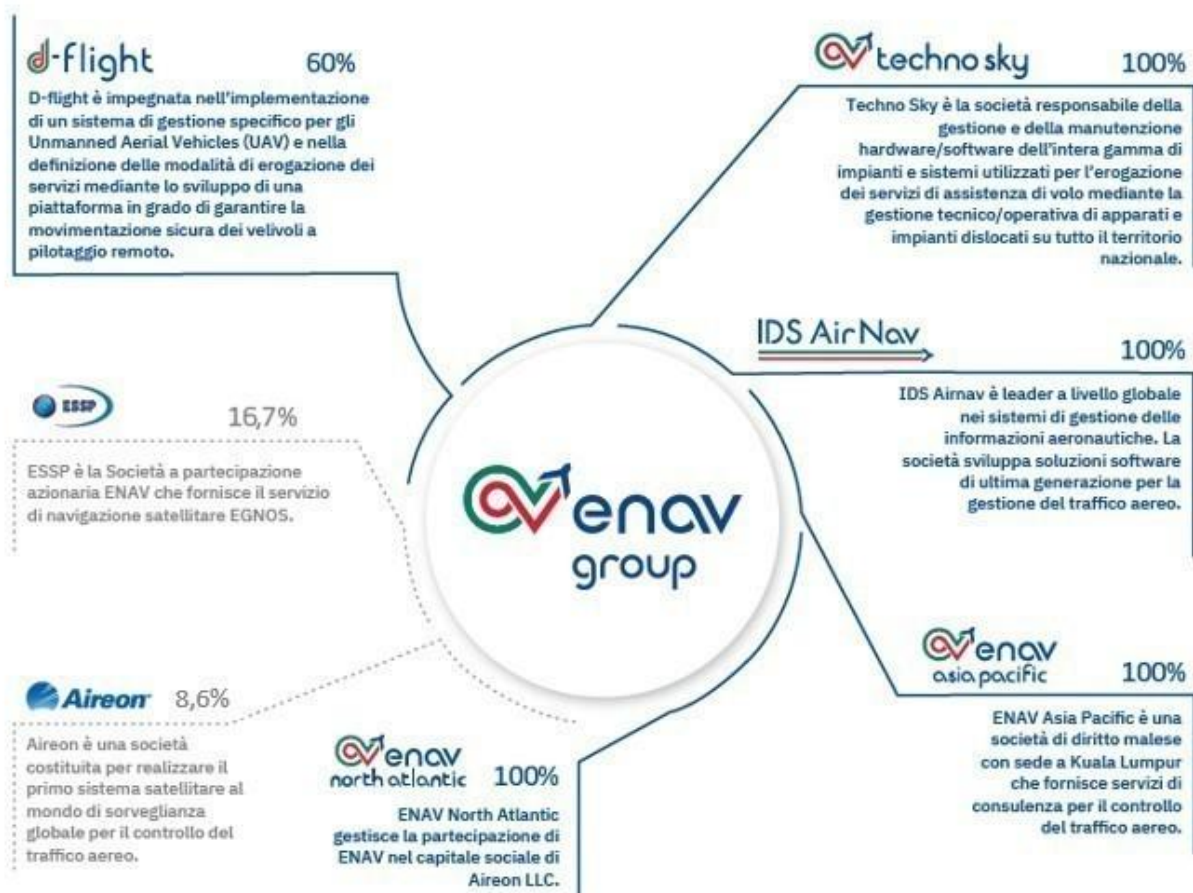
L'attuale società trae le sue origini dalla Azienda Autonoma Assistenza al Volo Traffico Aereo Generale (AAAVTAG), istituita nel 1981. L'Azienda subentrò al Commissariato per l'assistenza al volo istituito tre anni prima come Azienda per il Controllo del GAT (Traffico Aereo Generale), per gestire il passaggio di parte dei controllori del traffico aereo e degli aeroporti gestiti in precedenza dai militari dell'Aeronautica Militare inquadrati nell'allora Ispettorato delle telecomunicazioni e assistenza al volo (ITAV), un ente militare alle dipendenze dello stato maggiore dell'Aeronautica Militare.

Oggi la società è controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (53,3% del capitale sociale), opera in un mercato regolato a livello europeo ed eroga i propri servizi in Italia sotto la vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e del regolatore nazionale ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile).



# Il Gruppo ENAV

## La struttura del Gruppo



## La carta d'identità e modello operativo del Gruppo ENAV

ENAV S.p.A. è una società per azioni italiana che opera come fornitore in esclusiva dei servizi di gestione e controllo dello spazio aereo civile di competenza italiano.

ENAV è quotata dal 26 luglio del 2016 sul Mercato Telematico Azionario MTA (oggi EXM – Euronext Milan) gestito da Borsa Italiana S.p.A., è attualmente l'unico Air Navigation Service Provider (ANSP) a essere quotato sul mercato dei capitali. Il socio di maggioranza con il 53,3% del capitale è il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), mentre il 46,7% è flottante<sup>3</sup>.

La Società opera in un mercato regolato a livello europeo ed eroga i propri servizi<sup>4</sup> in Italia sotto la vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e del regolatore nazionale ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile).

ENAV è una componente fondamentale del sistema dell'Air Traffic Management (ATM) internazionale e uno dei principali attori nella realizzazione del Single European Sky, il programma della Commissione europea per armonizzare la gestione del traffico aereo in Europa.

### **PURPOSE**

***Ogni giorno sulle nostre rotte accompagniamo chi vola con affidabilità e sicurezza.  
Disegniamo il cielo del futuro, investendo sulle persone e sull'innovazione per un trasporto  
aereo sostenibile e per la crescita economica del Paese***

ENAV è l'unica realtà italiana a selezionare, formare e aggiornare i professionisti che operano nei servizi per il controllo del traffico aereo, garantendo da oltre 40 anni 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.

Ciò fa di ENAV un'azienda che nella sostenibilità e nell'impegno nei confronti della collettività ha la sua ragione di essere.

---

<sup>3</sup> Maggiori informazioni relative alla struttura dell'azionariato di ENAV sono rinvenibili nel capitolo Stakeholder.

<sup>4</sup> L'organizzazione è attiva nei seguenti principali settori: Servizio di controllo del traffico aereo (ATCS); Servizio Informazioni Volo (FIS); Servizio informazioni aereonautiche (AIS); Servizio di osservazioni e previsioni meteorologiche, limitatamente all'emissione dei bollettini meteorologici relativi agli aeroporti (METAR) e allo spazio aereo di competenza. Il complesso dei Fornitori di ENAV accompagna la Società dalle attività di auto-funzionamento sino all'attività "core" relativa al controllo del traffico aereo.

Nel 2023 gli aerei che hanno volato sullo spazio aereo nazionale sono stati più di un milione ed ENAV, con i suoi 4.254 dipendenti, ha garantito sicurezza e puntualità 24 ore su 24, fornendo tutti i servizi della navigazione aerea alle compagnie.

Dalle torri di controllo di 45 aeroporti, ENAV gestisce decolli, atterraggi e movimentazione al suolo degli aeromobili e dai 4 centri di controllo d'area assicura l'assistenza alla navigazione a tutti quelli in rotta, siano essi destinati al sorvolo del Paese oppure ad atterrare presso un aeroporto nazionale.

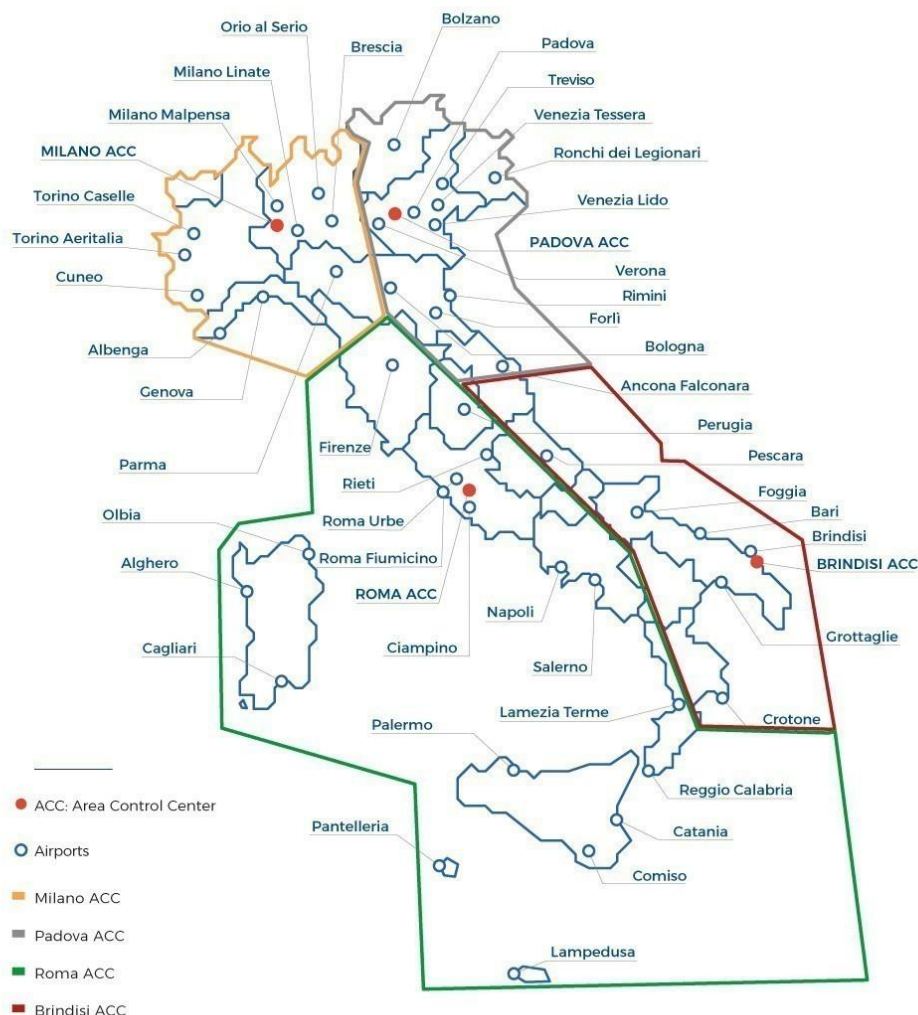
Considerato da tempo tra i “*big five*” europei per performance operative e innovazione, il Gruppo ENAV è oggi in prima linea a sostegno dell'ambiente grazie alla costante ottimizzazione delle rotte per ridurre i consumi degli aerei e all'utilizzo di tecnologie innovative per migliorare l'efficienza delle proprie infrastrutture.

<b>Dipendenti</b>	4.254
<b>Spazio aereo di competenza</b>	735.500 km <sup>2</sup>
<b>Torri di controllo</b>	45
<b>Centri di Controllo d'Area (ACC)</b>	4 (Roma, Milano, Brindisi, Padova)
<b>Sistemi di ausilio alla navigazione</b>	194
<b>Sistemi radar</b>	45
<b>Sistemi meteo</b>	55
<b>Centri di telecomunicazione</b>	137
<b>Sistemi <i>software</i> di manutenzione</b>	21 per un totale di 31.181 installazioni in esercizio operativo ATM
<b>Voli gestiti annualmente</b>	2.076.456
<b>Picco di voli gestiti in un giorno</b>	7.281

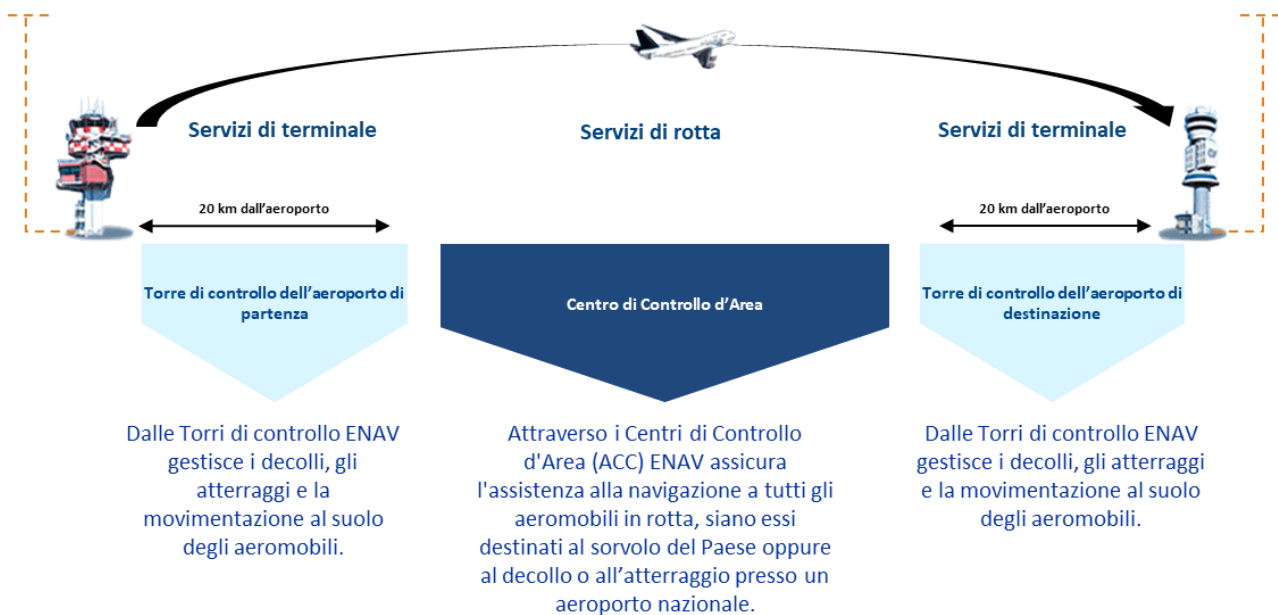
## Il Modello Operativo

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 nel piazzale dell'aeroporto di partenza, fino a quando li spegne una volta arrivato alla piazzola assegnata all'aeroporto di destinazione. Compito del controllore del traffico aereo è quello di assicurare una sicura e spedita movimentazione degli aeromobili garantendo una separazione minima tra gli aeromobili di 5 miglia sul piano orizzontale (ridotta a 3 miglia nautiche nelle vicinanze degli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo Oro al Serio) o di 1.000 piedi sul piano verticale. Attraverso una spedita movimentazione vengono soddisfatti gli obiettivi di *flight efficiency*, assegnando la rotta più diretta possibile fra l'aeroporto di partenza e l'aeroporto di destinazione e garantendo il profilo di salita e discesa ideale, ovvero quello che consente il minor consumo di carburante e la conseguente riduzione dell'impatto ambientale grazie alla minor emissione di CO<sub>2</sub>.



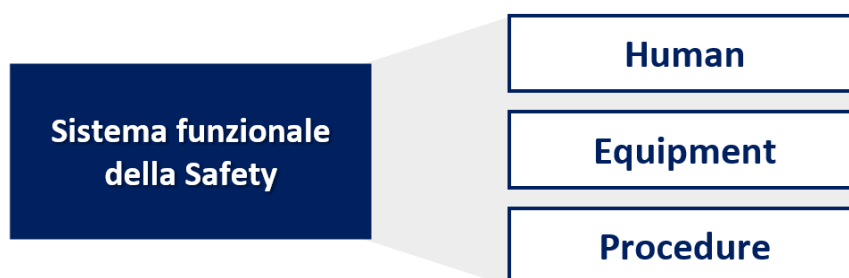
## Cultura della Safety

ENAV considera il livello di sicurezza operativa (Safety) dei servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea, nonché l'efficienza operativa e la disponibilità senza soluzione di continuità degli impianti, sistemi e *software* utilizzati a tale scopo, delle priorità irrinunciabili.

Just Culture Policy	Safety Policy
<p>La Just Culture Policy è un elemento fondamentale e abilitante del sistema di segnalazione degli eventi di Safety.</p> <p>Adottando un approccio "<i>No Blame</i>" – ovvero accettando l'errore onesto senza sanzionarlo in alcun modo – viene garantito un clima di fiducia reciproca e di libera circolazione delle informazioni utili alla prevenzione degli eventi di Safety.</p>	<p>La Safety Policy è la dichiarazione formale con la quale ENAV assicura una chiara definizione delle responsabilità in materia di Safety, unitamente al possesso delle necessarie competenze e della piena consapevolezza del proprio ruolo per le risorse coinvolte nell'esercizio di attività <i>Safety-related</i>.</p>

In conformità ai requisiti del Regolamento di esecuzione UE 2017/373, ENAV si è dotata di un Safety Management System (SMS) con cui assicura un approccio formale, esplicito e proattivo della gestione sistematica della sicurezza.

In un'ottica preventiva, si è dotata di un sistema di valutazione quantitativa dei rischi di safety. Tale approccio, conforme al regolamento sulla certificazione dei servizi ATM/ANS, è basato sulla definizione di alcuni modelli di rischio che consentono di valutare l'impatto delle modifiche al sistema funzionale ATS (Human, Procedure and Equipment) sui livelli di safety e di identificare e monitorare i rischi di ogni singola Unità Territoriale.



In un'ottica reattiva, invece, ogni evento di safety segnalato in accordo alla normativa comunitaria in materia<sup>5</sup> viene opportunamente analizzato al fine di identificare eventuali *safety proposal* che, indirizzate alle strutture organizzative di ENAV pertinenti, vengono poi declinate in *remedial action* o proposte di miglioramento.

<sup>5</sup> Regolamento UE 376/2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile.

Infine, allo scopo di garantire i più elevati livelli di Safety ENAV provvede a monitorare la safety dei servizi ATM/ANS e dello stato del Safety Management System con l'obiettivo di identificare eventuali andamenti negativi affinché possano essere intraprese azioni correttive tempestive ed efficaci.

### **Interventi 2023 in ambito Safety**

Di seguito le principali attività condotte in ambito Safety nel 2023:

- analisi delle segnalazioni di Safety i cui esiti sono presentati in tempo reale al management operativo tramite una Safety Dashboard, implementata nel corso dell'anno, che consente il monitoraggio delle performance di Safety;
- conclusione della terza fase del progetto NOSS presso i Centri di controllo d'area di Milano e Brindisi, grazie alla formazione di 11 Controllori del Traffico Aereo che hanno effettuato presso tali centri l'attività di osservazione. Il NOSS è una metodologia di analisi delle performance in termini di Safety che utilizza osservazioni in modalità "*normal operations*" per identificare punti di forza e debolezza del sistema di gestione del traffico aereo;
- conclusione della "*cross-border Safety Survey*" tra ENAV e AUSTROCONTROL avviata nel 2022. Si tratta di un'attività innovativa che ha permesso una valutazione congiunta delle procedure di coordinamento definite tra Padova ACC e Vienna ACC attraverso osservazioni e interviste al personale operativo (con particolare attenzione al "*work as done*"), al fine di identificare eventuali criticità di safety e *best practices* applicate dai due Enti ATS;
- a seguito della somministrazione a tutti i dipendenti del Gruppo ENAV di una Safety Culture Survey nel 2022, nel mese di luglio 2023 è stato rilasciato il relativo piano di azioni di miglioramento per rafforzare le dimensioni della Safety Culture apparse meno forti.

In ambito pianificazione del miglioramento di Safety, è stato definito il nuovo Safety Plan 2024 – 2028. Il Safety Plan identifica a livello strategico le azioni necessarie per consolidare, e dove ritenuto necessario rafforzare, le performance di safety e l'efficacia del Safety Management System da realizzarsi nel quinquennio 2024 – 2028.

## La governance della sostenibilità

La sostenibilità permea tutte le attività di gestione strategica di ENAV nell'ottica di integrare le tematiche ESG all'interno del business, così come sancito espressamente dal Codice di Corporate Governance, che attribuisce al Consiglio di Amministrazione il ruolo di guida per il successo sostenibile della Società.

Il Consiglio di Amministrazione approva il Piano di Sostenibilità, che include le progettualità rilevanti alla luce della strategia industriale del Gruppo, insieme al presente documento, che include tra l'altro i contenuti richiesti per la Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario (DNF) ai sensi del D.Lgs. 254/2016.

Nello svolgimento di tali compiti, l'Organo amministrativo è supportato dal Comitato Sostenibilità, che ricopre rilevanti compiti consultivi e propositivi sui temi della sostenibilità, oltre a funzioni di monitoraggio sulla strategia ESG del Gruppo ENAV. In particolare, oltre ad esprimere pareri su specifiche questioni in materia di sostenibilità, il Comitato Sostenibilità esamina l'impostazione generale del presente documento, proposto dall'Amministratore Delegato, e l'articolazione dei relativi contenuti, nonché la completezza e la trasparenza dell'informativa fornita attraverso lo stesso, rilasciando in proposito un parere preventivo al Consiglio di Amministrazione.

Tale visione, come da migliore prassi, è estesa ovviamente ai temi di *compensation*. La remunerazione variabile, per l'Amministratore Delegato e per il Top Management, consolida una visione integrata in cui il business è contemperato dal progressivo perfezionamento delle azioni aventi rilevanza in materia di sostenibilità. Il sistema di incentivazione variabile, approvato dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato Remunerazioni e Nomine è rimesso al voto vincolante dei Soci, contemplando obiettivi di lungo termine unitamente a progettualità di più immediata rilevanza.

Inoltre, tenuto conto della crescente rilevanza strategica dell'integrazione della sostenibilità nella corporate governance aziendale e nelle iniziative del Piano Industriale, a partire dal 2022, ENAV si è dotata di un ESG Steering Committee – composto da tutti i responsabili delle strutture organizzative di primo riporto dell'Amministratore Delegato<sup>6</sup> – con l'obiettivo di favorire il coordinamento delle iniziative in atto e degli obiettivi del Piano di sostenibilità 2021-2024, oltre a garantire un flusso informativo costante sulle attività in corso, sugli orientamenti e sugli aggiornamenti normativi di settore.



La governance della Società garantisce, inoltre, che l'integrazione nel business delle tematiche rilevanti sotto il profilo ESG sia costantemente monitorata anche sotto il profilo dei rischi, grazie al Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi ("SCIGR") e al presidio che il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate

<sup>6</sup> Alle figure aziendali che compongono l'ESG Steering Committee viene demandata – in ragione delle competenze organizzative attribuite – la responsabilità di attuare gli impegni assunti dall'azienda in ambito ESG. Si segnala che i riferimenti alle Strutture Organizzative che compongono l'ESG Steering Committee differiscono da quanto pubblicato nella precedente edizione del Bilancio di Sostenibilità a causa dei cambiamenti organizzativi intervenuti nel corso dell'esercizio 2023.

assicura in tale ambito nel supportare le attività del Consiglio di Amministrazione. In ossequio al Codice di Corporate Governance, a tale Comitato è infatti demandata la valutazione circa l'idoneità dell'informazione periodica, finanziaria e non finanziaria, a rappresentare correttamente il modello di business, le strategie della Società, l'impatto della sua attività e le performance conseguite, nonché l'esame del contenuto dell'informazione periodica a carattere non finanziario rilevante ai fini del SCIGR. Al Collegio Sindacale è attribuito infine il compito di vigilare, oltre che sull'intero SCIGR, sulla disclosure non finanziaria<sup>7</sup>.

## La strategia del Gruppo ENAV

### Il Piano Industriale 2022-2024

Al momento è in corso la definizione e negoziazione dei nuovi Piani di Performance con il regolatore nazionale e comunitario per il prossimo periodo regolatorio 2025-2029. Con la conclusione di tale processo, prevista a dicembre 2024 con l'approvazione dei piani stessi, saranno chiari i perimetri di costo e le tariffe ammesse per i prossimi 5 anni e il Gruppo ENAV procederà quindi alla definizione del nuovo Piano Industriale.

L'attuale Piano Industriale 2022-2024 sottolinea i fattori che caratterizzano lo sviluppo sostenibile del Gruppo ENAV, facendo leva sui suoi valori chiave: *safety*, eccellenza della qualità dei servizi resi, risorse umane, innovazione tecnologica e digitalizzazione e descrive gli obiettivi strategici da raggiungere nel periodo considerato, declinati su sei pillar strategici, valutando le proiezioni economiche, patrimoniali e finanziarie dei risultati delle singole entità del Gruppo. I primi tre pilastri verticali, direttamente legati all'operatività della Capogruppo, vertono sull'eccellenza tecnologica e operativa, sulla *digital transformation* e sul riposizionamento commerciale. Gli altri tre pilastri rappresentano una serie di azioni trasversali che intersecano i tre pilastri verticali e si concentrano sulla centralità delle persone, che consentiranno di generare valore nel lungo periodo per tutti gli stakeholders con impatti positivi per il settore e l'intero indotto.

---

<sup>7</sup> Ulteriori informazioni in materia di governance della sostenibilità sono rinvenibili all'interno del capitolo "Governance".

## La strategia di sostenibilità

Raccogliendo la sfida posta dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile e avvertendo le urgenze poste dalla crisi climatica, il Gruppo ENAV ha da tempo avviato un percorso di *change management* con l'obiettivo di porre la sostenibilità al centro della propria *mission* e delle relazioni con gli stakeholder.

A partire dal Piano di sostenibilità 2018-2020, ENAV ha gettato le basi per la creazione di una nuova cultura aziendale legata al concetto di sostenibilità e per il consolidamento della governance dei temi ESG. Il Piano di sostenibilità 2021-2023, integrato con nuovi obiettivi ed esteso fino al 2024, sta portando il Gruppo ENAV a ricoprire un ruolo di rilievo nello sviluppo sostenibile del settore del trasporto aereo.

L'integrazione dei concetti di sostenibilità nelle strategie e nei processi, il raggiungimento della *carbon neutrality* e il supporto alle principali iniziative di settore, i progetti D&I, la formazione in materia ESG e le altre iniziative descritte di seguito rappresentano il risultato dell'impegno di tutte le persone del Gruppo ENAV in tale ambito.

### IL PERCORSO PER LA CREAZIONE DI VALORE

#### 2017:

- Dichiarazione Non Finanziaria 2016 a solo uso interno
- Assessment e definizione del sistema di reporting non-finanziario
- Stakeholder Engagement 2017 e Matrice di Materialità

#### 2018:

- Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario 2017
- Integrazione dei rischi ESG nell' Enterprise Risk Management
- Costituzione del gruppo degli Ambassador della Sostenibilità
- Networking: ENAV aderisce al "CSR Manager Network"
- Networking: ENAV partecipa al "Salone della Sostenibilità"
- Creazione del Comitato di Sostenibilità endoconsiliare
- Workshop multi-stakeholder 2018
- Politica "Anticorruzione"
- Piano di Sostenibilità 2018-2020
- 1° Sustainability Day
- Sistema ERP interno per la rendicontazione dati quantitativi

#### 2019:

- Inserimento di KPI ESG negli MBO del top management
- Dalla Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario al Bilancio di Sostenibilità 2018
- Brand Identity: logo Sostenibilità
- Sito sostenibilità: nuova piattaforma web
- Politica "Diversità e Inclusione"
- LinkedIn: creazione pagina "Sustainability ENAV"
- Corporate Sustainability Assessment
- Stakeholder Engagement
- Università di Pavia: primo premio "Miglior Report di Sostenibilità"

- Borsa Italiana: prima partecipazione di ENAV alla Sustainability Week

## 2020:

- Biblioteca Bilancio Sociale: primo premio per “Il Percorso di Sostenibilità”
- Networking: ENAV entra nel Consiglio Direttivo del “CSR Manager Network”
- Calcolo della *carbon footprint* aziendale e obiettivo Carbon Neutrality 2022
- Integrated Governance Index 2020: ENAV è terza nella classifica speciale settore industria
- Progetto “Mobilità elettrica”
- Valutazione impatti ESG
- Istituto Tedesco Qualità e Finanza: premio “Italy’s best employers for women”
- Politica “Diritti Umani”
- Politica “Ambientale”
- Primo Sustainability Loan
- Da Stakeholder Engagement a Stakeholder Management
- Progetto “Plastic free”
- Digital Sustainability Day

## 2021:

- Networking: ENAV aderisce al “Global Compact Nazione Unite”
- Predisposizione del Piano Sostenibilità 2021-2023
- ENAV partecipa a “Sodalitas Call for Future”
- ENAV entra nella classifica “Green Star Sostenibilità” dell’Istituto Tedesco ITQF e La Repubblica
- ENAV entra nella classifica del Sole 24 Ore “Leader della Sostenibilità”
- ENAV riceve il premio “Health Friendly Company” della Fondazione Honda
- Progetto “Improve Yourself” dedicato alle persone con disabilità
- Adesione al Science Based Target initiative (SBTi)
- Progetto “Diversity Assessment for Inclusion”
- Ampliamento degli Ambassador della sostenibilità del Gruppo su tutto il territorio nazionale

## 2022

- Lancio APP AWorld
- Premio Green Star Sostenibilità” dell’Istituto Tedesco ITQF e La Repubblica
- Abbattimento delle emissioni Scope 1 e 2 di circa il 75% rispetto al 2021
- Consolidamento del processo di valutazione dei fornitori rispetto ai criteri ESG
- Ottenimento del Rating CDP e Standard and Poor’s
- Avvio del sistema di Arrival Manager (AMAN) su Roma Fiumicino che consentirà una considerevole riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da parte dei vettori in arrivo
- Raggiungimento del target di riduzione delle emissioni elettromagnetiche attraverso la dismissione del 50% degli NDB (Non-directional beacons), i radiofari non direzionali usati per la navigazione aerea strumentale
- Raggiungimento del target del 45% di sostituzione della flotta auto con macchine elettriche-ibride-plug in

- Raggiungimento degli obiettivi, previsti nel Piano di Sostenibilità, relativi ad auto produzione di energia da fonti rinnovabili ed efficientamento dei consumi

## 2023

- ENAV è il primo ANSP al mondo a raggiungere la *carbon neutrality* relativa alle emissioni Scope 1 e 2
- Head of Sustainability di ENAV riceve il premio “SDGs Pioneer Italia” da UN Global Compact
- ENAV riceve una valutazione pari a A- da CDP (ex Carbon Disclosure Project)
- ENAV ottiene un finanziamento dalla Banca europea degli investimenti (BEI) per l’ammodernamento e la digitalizzazione delle infrastrutture
- Siglato il Grant Agreement del progetto NASIRE (“ENAV Navigation And Surveillance Infrastructure Evolution”) con l’Agenzia esecutiva europea per il clima, l’infrastruttura e l’ambiente (CINEA), che contribuirà alla modernizzazione della gestione del traffico come previsto dall’iniziativa Single European Sky
- Implementazione dell’innovativo sistema Arrival Manager (AMAN) anche su Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo Orio al Serio, che consentirà una significativa riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da parte delle compagnie aeree in arrivo
- ENAV sostiene il Patto per la decarbonizzazione del trasporto aereo lanciato da Aeroporti di Roma
- Ampliamento del gruppo di Ambassador di sostenibilità
- Biblioteca Bilancio Sociale premia ENAV per la capacità di narrare il raggiungimento di obiettivi ambiziosi
- CEOforLIFE Award: ENAV vince il premio per la categoria “Environment”
- ESG Awards Milano Finanza: ENAV vince il premio speciale “Environment Award”
- Osservatorio ESG de Il Sole 24 Ore riconosce un livello di performance ESG “ottimo”

## Il Piano di Sostenibilità 2021-2024

Il Piano di Sostenibilità 2021-2024 definisce linee di sviluppo strategiche e allineate al Piano Industriale, che indirizzano gli obiettivi del Gruppo ENAV in materia ESG. La struttura del Piano è articolata in 6 pilastri principali: strategie e governance, politiche aziendali, innovazione tecnologica, reporting e comunicazione, cultura aziendale e climate change.

Nel corso del 2023, il progressivo avanzamento delle progettualità pianificate ha consentito di raggiungere tutti gli obiettivi previsti dal Piano di Sostenibilità. Nell'ambito del pilastro *strategie e governance*, è stato concluso il progetto pilota per la valutazione dei fornitori *core* di ENAV rispetto ai temi ESG emergenti, i cui esiti stanno rappresentando la base per l'avvio di un processo sistematico di analisi della catena di fornitura a livello di Gruppo e sono stati raggiunti i target relativi alle attività di formazione sui temi che contemplano gli aspetti connessi alla buona governance aziendale. Inoltre, è stato elaborato un modello di misurazione degli impatti ambientali e sociali relativi ad alcune iniziative di sostenibilità, presentato in occasione del quinto Sustainability Day del Gruppo ENAV. Nell'ambito del pilastro *politiche aziendali*, invece, è stata valutata la fattibilità di nuove iniziative relative ai domini *innovation* e *diversity*, funzionale all'identificazione di ulteriori obiettivi in vista della prossima edizione del Piano di Sostenibilità; infine, sono state mantenute le certificazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro e anticorruzione, come previsto attraverso specifici obiettivi del Piano di Sostenibilità.

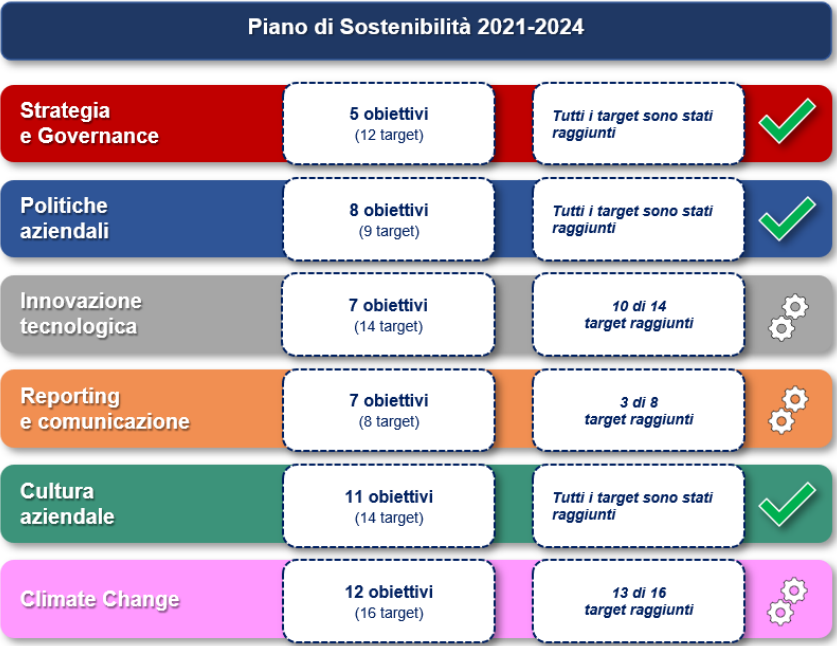
Per quanto riguarda il pilastro *innovazione tecnologica*, sono proseguite le implementazioni tecniche in ambito Air Traffic Management in coerenza con gli avanzamenti del Piano Industriale. Tra queste, alcune progettualità risulteranno fondamentali per la realizzazione di "Future Sky 2031" (come il collaudo del sistema di automazione avanzata attraverso una nuova piattaforma ATM presso la Remote Tower di Brindisi e il trasferimento delle attività di gestione degli avvicinamenti presso gli ACC di riferimento), mentre altri interventi stanno già apportando importanti miglioramenti alla gestione del traffico aereo in Italia (come l'implementazione dell'Arrival Manager – AMAN presso l'ACC di Milano per l'ottimizzazione delle sequenze di avvicinamento delle compagnie aeree in arrivo presso gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo Oro al Serio). Inoltre, è stata portata a termine la realizzazione del Technical Operation Center (TOC), che consente la centralizzazione del controllo tecnico e operativo degli apparati relativi ai siti remoti di ENAV. L'implementazione del TOC rappresenta un'innovazione di ampia portata, poiché abilita la remotizzazione della diagnostica dell'infrastruttura tecnologica del Gruppo ENAV e l'ottimizzazione delle attività di manutenzione con conseguenti benefici in termini ambientali e di efficienza economico-operativa.

In ambito *cultura aziendale*, al fine di intercettare gli interessi delle nuove generazioni e di prevedere percorsi di sviluppo in linea con i temi emergenti, è stato elaborato un questionario per la valutazione del livello di sensibilità ESG dei *new joiner* che ha consentito di coinvolgere in via sperimentale un primo insieme di risorse.

In ambito *climate change*, si è dato seguito alle progettualità avviate nell'ultimo triennio, proseguendo nell'approvvigionamento di energia elettrica proveniente esclusivamente da fonti rinnovabili e riguardando i principali obiettivi previsti dal Piano di Sostenibilità. Tali obiettivi riguardano, da un lato, l'avanzamento del processo di sostituzione della flotta auto aziendale e, dall'altro, l'efficientamento energetico degli asset aziendali e l'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili. Inoltre, è stata conclusa l'analisi relativa agli impatti del *climate change* sul *core business* ed è stata approvata una specifica strategia che comprende l'insieme di attività e iniziative aziendali funzionali al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni fissati per il 2030 dal Gruppo ENAV. Tutte queste iniziative hanno recentemente ricevuto l'apprezzamento di CDP nell'ambito del questionario relativo al *climate change*, che ha assegnato a ENAV un livello pari a A-.

Infine, si segnala che il Gruppo ENAV ha avviato le attività propedeutiche all'applicazione della nuova normativa sul reporting di sostenibilità, *Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)*, la cui applicazione diverrà obbligatoria a partire dai bilanci chiusi al 31 dicembre 2024.

Per una più approfondita e completa analisi di tutti gli obiettivi del Piano, si rimanda all'Allegato 4.



## Regolamento EU 2020/852<sup>8</sup> – Tassonomia europea

Il Regolamento sulla Tassonomia EU (Regolamento UE n. 2020/852 del 18 giugno 2020) fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche ritenute ecosostenibili, in considerazione dei 6 obiettivi ambientali individuati dall'Unione europea di seguito elencati:

- a. la mitigazione dei cambiamenti climatici;
- b. l'adattamento ai cambiamenti climatici;
- c. l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine;
- d. la transizione verso un'economia circolare;
- e. la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento;
- f. la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Più nello specifico, ai fini di tale Regolamento, per qualificarsi come sostenibile dal punto di vista ambientale (o "ecosostenibile"), un'attività economica soddisfa in modo congiunto una serie di condizioni:

- a. contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più degli obiettivi ambientali;
- b. non arreca un danno significativo a nessuno degli obiettivi ambientali;
- c. è svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia;
- d. è conforme ai criteri di vaglio tecnico fissati dalla Commissione per ciascun obiettivo ambientale.

La Commissione Europea ha emanato i Regolamenti Delegati (UE) della Commissione (di seguito anche "Atti delegati") con cui identifica, per ciascuno dei sei obiettivi ambientali, le attività potenzialmente ecosostenibili (ossia ammissibili alla Tassonomia). Per ognuna di queste, gli Atti delegati definiscono i criteri di vaglio tecnico – ossia dei requisiti di performance – per valutare il contributo sostanziale dell'attività all'obiettivo ambientale di riferimento e il rispetto del principio di non arrecare un danno significativo per tutti gli altri obiettivi. Il rispetto dei requisiti di vaglio tecnico, oltre che delle garanzie di minima salvaguardia, rende l'attività ammissibile anche allineata alla Tassonomia.

Ai sensi dei requisiti normativi declinati nell'Atto Delegato relativo all'articolo 8 del Regolamento UE 2020/852, il Gruppo ENAV è tenuto a includere nella propria Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario 2023 la quota delle attività economiche (in termini di fatturato, spese in conto capitale – Capex e spese operative – Opex) ammissibili e allineate rispetto ai primi due obiettivi ambientali (la mitigazione ai cambiamenti climatici e l'adattamento ai cambiamenti climatici) e sulle attività solo ammissibili rispetto agli altri quattro obiettivi (l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine, la transizione verso un'economia circolare, la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento, la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi).

Nei successivi paragrafi vengono riportate le modalità attraverso le quali il Gruppo ENAV ha valutato la conformità al Regolamento (UE) 2020/852 e il prospetto con i KPI quantitativi richiesti.

Ad oggi, il Gruppo ENAV è già impegnato verso gli obiettivi di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico. Nel piano di sostenibilità 2021-2024, infatti, sono previsti progetti legati al piano di efficientamento energetico dell'azienda fortemente interconnessi con i suddetti obiettivi. Tra i principali si annoverano gli impianti fotovoltaici, gli impianti di trigenerazione ed illuminazione a LED e l'ammodernamento degli impianti di climatizzazione.

---

<sup>8</sup> In osservanza dell'*European common enforcement priorities for 2023 annual financial reports* emanato dall'ESMA il 25 ottobre 2023.

## Analisi di ammissibilità e allineamento alla Tassonomia Europea

Il Gruppo ENAV ha adottato un approccio metodologico accurato per procedere all'analisi delle proprie attività, al fine di identificare quali tra queste potessero rientrare nella categoria delle attività ammissibili, seguendo i criteri definiti dal Regolamento (UE) 2020/852, e dei successivi Atti Delegati. Queste valutazioni si basano sulle informazioni attualmente disponibili, le quali possono essere soggette a modifiche normative future.

Il processo di valutazione per determinare l'ammissibilità delle attività economiche è iniziato nel 2021. In particolare, per determinare l'ammissibilità delle attività economiche, sono state analizzate sia la "classificazione statistica delle attività economiche nelle Comunità europee" (NACE)<sup>9</sup> sia le descrizioni delle attività riportate all'interno dei Regolamenti Delegati (UE) della Commissione 2021/2139, 2022/1214, 2023/2486.

Per le attività presentate il primo anno di applicazione di un Regolamento delegato (o di un amendment dello stesso) l'obbligo riguarda solo l'ammissibilità, mentre l'obbligo di svolgere l'analisi di allineamento si applica a partire dall'esercizio di rendicontazione successivo. A valle dell'analisi di ammissibilità, l'attività può essere considerata allineata se contribuisce in modo sostanziale ad uno dei sei obiettivi ambientali dell'UE, senza arrecare danno significativo ai restanti obiettivi (DNSH). I criteri di vaglio tecnico per verificare il contributo sostanziale sono contenuti nei Regolamenti Delegati (UE) della Commissione 2021/2139, 2022/1214, 2023/2486.

Nell'ambito del processo di valutazione dello scorso anno, non sono state identificate attività ammissibili alla tassonomia e di conseguenza allineate alla tassonomia. Tuttavia, dalle risultanze dell'analisi 2022, è stata sviluppata un'analisi preliminare che tenesse in conto anche degli investimenti e delle spese operative collegate all'acquisto di output da attività economiche ammissibili alla tassonomia e/o relative alle misure messe in atto che consentono un efficientamento energetico degli edifici.

Per l'esercizio di rendicontazione 2023, grazie anche all'evoluzione delle procedure di analisi di ammissibilità e allineamento alla tassonomia implementate dal Gruppo, sono state individuate attività ammissibili agli obiettivi a) la mitigazione al cambiamento climatico e d) la transizione verso un'economia circolare. Di seguito si dettagliano le cinque attività ammissibili alla Tassonomia del Gruppo ENAV specificando che per le attività legate all'obiettivo "mitigazione dei cambiamenti climatici" sono state effettuate anche le necessarie valutazioni per valutarne l'allineamento alla Tassonomia Europea.

### **OBIETTIVO a): MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI**

#### Attività ammissibili e allineate alla Tassonomia

#### **4. Energia**

##### **4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica**

All'interno del piano di sostenibilità del Gruppo ENAV sono previsti interventi di miglioramento e obiettivi di efficientamento energetico. Al fine di abbattere la propria impronta carbonica, il Gruppo ENAV mira ad aumentare progressivamente la quota di energia autoprodotta da fonti rinnovabili. Pertanto, sono stati installati e attivati impianti fotovoltaici in 9 siti (Lampedusa, Genova, Catania, Napoli, Masseria Orimini,

---

<sup>9</sup> Il codice NACE è un sistema di classificazione generale utilizzato per sistematizzare e uniformare le definizioni delle attività economico/industriali degli Stati facenti parte dell'Unione Europea. La classificazione è stata introdotta per la prima volta nel 1970 e poi revisionata nel corso degli anni, fino all'ultimo riesame con Regolamento (CE) 1893/2006. Ciascun istituto nazionale di statistica ha formulato una tabella di conversione a cui fare riferimento per tradurre automaticamente a livello nazionale i codici NACE. In Italia, l'Istat traduce i codici NACE con le classificazioni ATECO.

Ancona, Brindisi ACC, Bari, Roma Sede Centrale). In tal modo, parte dell'energia consumata dal Gruppo è autoprodotta attraverso pannelli fotovoltaici.

Si segnala che attualmente presso i siti di Venezia, Brancasi, APT Brindisi ci sono impianti installati e funzionanti (i primi due siti provvisti anche del verbale di attivazione) ma non entrati ancora in esercizio operativo in quanto in attesa dell'autorizzazione da parte dell'Agenzia delle Dogane.

La produzione di energia fotovoltaica avviene nel rispetto dei criteri di vaglio tecnico relativi al contributo sostanziale e non arreca danni significativi agli altri obiettivi ambientali; pertanto, è stata considerata dal Gruppo come attività ammissibile ed anche allineata alla Tassonomia dopo aver effettuato le opportune analisi con le Strutture responsabili.

L'attività "4.1. Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica" risulta non ammissibile alla tassonomia in relazione all'obiettivo "*b) adattamento al cambiamento climatico*" in quanto non è stato svolto un climate risk assessment e i relativi Capex e gli Opex non sono finalizzati al piano di adattamento.

## **7. Edilizia e attività immobiliari**

### **7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica**

Techno Sky, nell'ambito della sua attività, svolta prevalentemente per le altre società appartenenti al gruppo, inerente l'installazione di impianti elettrici (es. Sale apparati e shelter apparati in air side, o siti remoti), inclusa la loro manutenzione e riparazione, si è proposta negli anni, in sinergia con la capogruppo ENAV, a livello nazionale, in diverse attività di sostituzione degli impianti (elettrici, termici, illuminazione) con contestuali interventi di miglioramento ed efficientamento energetico. Nel 2023, seppur effettuati da enti terzi per conto di ENAV e quindi ritenuti output di una attività economica ammissibile, si segnalano: completamento di attività residuali di installazione dell'impianto LED della Sede Centrale romana già eseguita nel 2022 e interventi di messa a punto sulla regolazione del nuovo impianto di climatizzazione del sito di Ciampino (Roma ACC) installato nel 2022 per il quale l'attività di manutenzione sarà presa in carico da Techno Sky. Si sottolinea che per l'impianto di condizionamento, sono state scelte opportune macchine in grado di adattarsi ai carichi termici interni e alle condizioni ambientali esterne. Inoltre, per i sistemi di illuminazione a LED, il 95% delle lampade installate è riciclabile e composto da materiale riutilizzabile. In virtù di tali caratteristiche e del rispetto dei criteri di contributo sostanziale, di DNSH e di rispetto delle garanzie di minima salvaguardia, queste attività economiche sono state considerate, dopo aver effettuato le opportune analisi con le Strutture responsabili, anche allineate alla Tassonomia. Al momento non trattandosi di attività direttamente svolte da nessuna delle società del Gruppo ENAV, tali investimenti rientrano tra le spese in conto capitale (Capex) di tipo C (Regolamento delegato (UE) 2021/2178 della Commissione del 6 luglio 2021, punto 1.1.2.2).

L'attività "7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica" risulta non ammissibile alla tassonomia in relazione all'obiettivo "*b) adattamento al cambiamento climatico*" in quanto non è stato svolto un climate risk assessment e i relativi Capex e gli Opex non sono finalizzati al piano di adattamento.

### **7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)**

Negli ultimi anni, ENAV S.p.A. ha investito nello sviluppo di progetti di ricerca e innovazione in ambito energetico installando 39 colonnine per la ricarica di auto elettriche sul territorio nazionale. Nel 2023 risultano installate 6 colonnine dislocate su vari siti aziendali. Non trattandosi, per il momento, di un'attività economica direttamente svolta da nessuna delle società del Gruppo ENAV ma comunque ritenuta output di un'attività economica ammissibile, tale investimento, dopo aver effettuato le opportune analisi con le

Strutture responsabili, è stato considerato allineato alla Tassonomia e rientra tra le spese in conto capitale (Capex) di tipo C (Regolamento delegato (UE) 2021/2178 della Commissione del 6 luglio 2021, punto 1.1.2.2).

L'attività "7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)" risulta non ammissibile alla tassonomia in relazione all'obiettivo "*b) adattamento al cambiamento climatico*" in quanto non è stato svolto un climate risk assessment e i relativi Capex e gli Opex non sono finalizzati al piano di adattamento.

#### Attività ammissibili e non allineate alla Tassonomia

### **4. Energia**

#### **4.30 Cogenerazione ad alto rendimento di calore/freddo ed energia elettrica a partire da combustibili gassosi fossili**

Presso il sito di Roma ACC, è nella fase conclusiva l'installazione di un impianto di trigenerazione per la produzione di energia elettrica a partire da combustibili fossili che verrà attivato nel 2024. Nel 2023 nell'ambito del progetto di investimento del suddetto impianto, sono state effettuate delle implementazioni al sistema di telegestione (trigeneratore, pompa di calore, cabina media tensione e interfaccia con impianto esistente).

L'attività "4.30 Cogenerazione ad alto rendimento di calore/freddo ed energia elettrica a partire da combustibili gassosi fossili" risulta non ammissibile alla tassonomia in relazione all'obiettivo "*b) adattamento al cambiamento climatico*" in quanto non è stato svolto un climate risk assessment e i relativi Capex e gli Opex non sono finalizzati al piano di adattamento.

Non ne è stato possibile valutare l'allineamento all'obiettivo di mitigazione al cambiamento climatico in quanto il trigeneratore entrerà in funzione nei prossimi mesi.

#### **OBIETTIVO d): TRANSIZIONE VERSO UN'ECONOMIA CIRCOLARE**

#### Attività ammissibili

### **4. Informazione e comunicazione**

#### **4.1 Fornitura di soluzioni IT/OT (tecnologie dell'informazione/tecnologie operative) basate sui dati**

L'attività caratteristica della società IDS AirNav è la produzione di software non connesso all'edizione, con codice NACE richiamato nell'Atto delegato 2021/2139. L'attività di fornitura di soluzioni IT/OT individuata dalla Tassonomia rientra anche tra quelle svolte da Techno Sky nell'ambito del progetto TOC-HAL, ossia un progetto finanziato dai fondi del PNRR, per la remotizzazione della diagnostica sugli apparati dei siti remoti che consente la centralizzazione del controllo e l'ottimizzazione dell'intervento dei manutentori. Pertanto, è stata considerata dal Gruppo come attività ammissibile per la Tassonomia.

## Analisi del rispetto delle garanzie di minima salvaguardia

I criteri minimi di salvaguardia comprendono le procedure implementate da un'impresa nell'esecuzione di un'attività economica al fine di assicurare il rispetto delle Linee guida OCSE<sup>10</sup> per le imprese multinazionali, i Principi Guida delle Nazioni Unite<sup>11</sup> su imprese e sui diritti umani, inclusi i principi e i diritti esplicitati nelle otto convenzioni fondamentali individuate nella Dichiarazione dell'ILO<sup>12</sup> e dalla Carta internazionale dei diritti dell'uomo<sup>13</sup>. Si sottolinea che la verifica del rispetto delle Garanzie di Minima Salvaguardia da parte del Gruppo ENAV si è basata su una combinazione di fonti di informazione e di strumenti di analisi, tra cui: un'analisi documentale, che ha esaminato i documenti ufficiali del Gruppo ENAV, come il codice etico, il piano industriale, i contratti di lavoro, le certificazioni ambientali e le procedure e i presidi per la gestione e il controllo del rischio fiscale per i quali si rimanda ai relativi capitoli del presente documento.

## Calcolo dei KPI economici

Il Gruppo ENAV ha svolto l'analisi dei dati relativi al fatturato, alle spese in conto capitale ed operative in riferimento all'Esercizio di rendicontazione 2023, per il calcolo degli indicatori richiesti ai sensi del Regolamento Delegato (UE) della Commissione 2021/2178 e s.m.i., così come dettagliato nei seguenti paragrafi.

### 3.1 Indicatore relativo al Fatturato

Per il calcolo dell'indicatore sul fatturato, al denominatore è stato considerato il fatturato netto consolidato in conformità allo IAS 1.82(a).

### 3.2 Indicatore relativo alle spese in conto capitale

Per quanto riguarda il calcolo del KPI CapEx, il denominatore include gli incrementi degli attivi materiali e immateriali durante l'esercizio, prima dell'ammortamento, della svalutazione e di qualsiasi rivalutazione, escludendo le variazioni del *fair value*. Il numeratore, invece, comprende la parte delle spese in conto capitale che contribuisce in modo sostanziale a qualsiasi obiettivo ambientale. Di conseguenza, si effettua una scomposizione delle spese in conto capitale assegnata al contributo sostanziale per ogni obiettivo ambientale.

---

<sup>10</sup> Le "Linee guida dell'OCSE destinate alle imprese multinazionali", versione aggiornata 8 giugno 2023, OCSE (2023) Guidelines for Multinational Enterprises on Responsible Business Conduct, OCSE Publishing, Paris, sono raccomandazioni rivolte dai governi alle imprese multinazionali che operano in o a partire dai Paesi aderenti. Forniscono principi e standard non vincolanti per una condotta d'impresa responsabile in un contesto globale coerente con le leggi applicabili e gli standard riconosciuti a livello internazionale.

<sup>11</sup> Nel 2011 il Consiglio dell'ONU per i diritti umani ha pubblicato i "Principi Guida su imprese e diritti umani (UN Guiding Principles on business & human rights)" con i quali, per la prima volta, si offre agli stati e alle imprese un autorevole standard internazionale cui riferirsi nella gestione del rischio di conseguenze negative sui diritti umani legate all'attività imprenditoriale.

<sup>12</sup> L'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO), International Labour Organization (ILO) è l'Agenzia specializzata delle Nazioni Unite sui temi del lavoro e della politica sociale. Fondata nel 1919 come parte del Trattato di Versailles che pose fine alla Prima Guerra mondiale, l'ILO adotta norme internazionali del lavoro, promuove i principi fondamentali e i diritti sul lavoro, opportunità di lavoro dignitose, il rafforzamento della protezione sociale e il dialogo sociale sulle questioni inerenti al lavoro.

<sup>13</sup> Adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite il 10 dicembre 1948, la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani (DUDU) è la base del diritto internazionale in materia di diritti umani. Nel 1966 entrarono in vigore il Patto internazionale relativo ai diritti economici, sociali e culturali (Patto ONU I) e il Patto internazionale relativo ai diritti civili e politici (Patto ONU II). La DUDU, il Patto ONU I e il Patto ONU II costituiscono la Carta internazionale dei diritti dell'uomo.

### 3.3 Indicatore relativo alle spese operative

Per procedere al calcolo del KPI OpEx, il denominatore include i costi diretti non capitalizzati relativi alla ricerca e sviluppo, alla manutenzione e riparazione, nonché a qualsiasi altra spesa diretta associata alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari. Il numeratore, invece, è determinato dalla parte di spese operative che contribuisce in modo sostanziale agli obiettivi ambientali, presentando una scomposizione delle spese operative assegnate al contributo sostanziale per ogni singolo obiettivo ambientale.

Esercizio finanziario	Anno			Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNSH («non arrecare danno significativo») (*)									
Attività economiche (1)	Codice (*) (2)	Fatturato (3)	Quota di fatturato, anno N (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di fatturato allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno N-1 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)	
Testo		Valuta	%	Si; No; N/AM- (*) (*)	Si; No; N/AM- (*) (*)	Si; No; N/AM- (*) (*)	Si; No; N/AM- (*) (*)	Si; No; N/AM- (*) (*)	Si; No; N/AM- (*) (*)	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T	
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
A.1. Attività ecosotenibili (allineate alla tassonomia)																				
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		0€	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%								0%			
Di cui abilitanti		0€	%	%	%	%	%	%	%								%			
Di cui di transizione		0€	%	%												%				
A.2. Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (*)																				
				AM; N/AM- (*)	AM; N/AM- (*)	AM; N/AM- (*)	AM; N/AM- (*)	AM; N/AM- (*)	AM; N/AM- (*)											
Fornitura di soluzioni IT/OT (tecnologie dell'informazione/tecnologie operative) basate sui dati	CE 4.1.	20.166.224,00€	2,04%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0%			
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		20.166.224,00€	2,04%	0%	0%	0%	0%	2,04%	0%								0%			
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		20.166.224,00€	2,04%	0%	0%	0%	0%	2,04%	0%								0%			
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia		970.749.494,09€	97,96%																	
TOTALE		990.915.718,09€	100%																	

Quota di fatturato/fatturato totale		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	0%	0%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	2,04%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

Modello - Quota delle spese in conto capitale (CapEx) derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia - Informativa per l'anno N

Esercizio finanziario N	Anno			Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH ("non arrecare danno significativo") (*)									
Attività economiche (1)	Codice (*) (2)	CapEx (3)	Quota di CapEx, anno N (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di CapEx allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno N-1 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
Testo		Valuta	%	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T

#### A. Attività Ammissibili Alla Tassonomia

##### A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)

Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM 4.1.	58.659,16€	0,05%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0%		
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica (Capex C)	CCM 7.3.	118.351,79€	0,11%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,03%	A	
Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici) (Capex C)	CCM 7.4.	20.635,09€	0,02%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0%	A	

<b>CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)</b>	<b>197.646,04€</b>	<b>0,18%</b>	<b>0,18%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>0,03%</b>	
<b>Di cui abilitanti</b>	<b>138.986,88€</b>	<b>0,13%</b>	<b>0,13%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>0,03%</b>	<b>A</b>
<b>Di cui di transizione</b>	<b>0€</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>							<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>0%</b>	<b>T</b>

**A.2. Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (g)**

				AM; N/AM- ( )	AM; N/AM- ( )	AM; N/AM- ( )	AM; N/AM- ( )	AM; N/AM- ( )	AM; N/AM- ( )									
Cogenerazione ad alto rendimento di calore/freddo ed energia elettrica a partire da combustibili gassosi fossili	CCM 4.30.	310.000,00€	0,28%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0%	
Fornitura di soluzioni IT/OT (tecnologie dell'informazione/tecnologie operative) basate sui dati	CE 4.1.	3.987.199,24€	3,61%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0%	

<b>CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)</b>	<b>4.297.199,24€</b>	<b>3,89%</b>	<b>0,28%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>3,61%</b>	<b>0%</b>									<b>0%</b>	
<b>A. CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)</b>	<b>4.494.845,28€</b>	<b>4,07%</b>	<b>0,46%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>3,61%</b>	<b>%</b>									<b>0,03%</b>	

<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>		
<b>CapEx delle attività non ammissibili alla tassonomia</b>	<b>105.981.154,72€</b>	<b>95,93%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>110.476.000,00</b>	<b>100 %</b>

Quota di CapEx/CapEx totali		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	0,18%	0,28%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	3,61%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

Esercizio finanziario N	Anno			Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNSH («non arrecare danno significativo») (1)									
Attività economiche (1)	Codice (2)	OpEx (3)	Quota di OpEx, anno N (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di OpEx allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno N-1 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)	
Testo		Valuta	%	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si; No; N/AM- (1) (1)	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T	

**A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA**

**A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)**

Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)	0€	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%								0%		
Di cui abilitanti	0€	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%								0%		
Di cui di transizione	0€	0%	0%														0%		

**A.2. Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (1)**

				AM; N/A M- (1)	AM; N/AM- (1)	AM; N/AM- (1)	AM; N/AM- (1)	AM; N/AM- (1)	AM; N/AM- (1)										
Fornitura di soluzioni IT/OT (tecnologie dell'informazione/tecnologie operative) basate sui dati	CE 4.1.	24.150.680,00€	3,93%	N/A M	N/A M	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0%		

Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)	24.150.680,00€	3,93%	0%	0%	0%	0%	0%	3,93%	0%								0%		
A. OpEx delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)	24.150.680,00€	3,93%	0%	0%	0%	0%	0%	3,93%	0%								0%		

**B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA**

Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia	590.946.412,15€	96,07%
<b>TOTALE</b>	<b>615.097.092,15€</b>	<b>100 %</b>

Quota di OpEx/OpEx totali		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	0%	0%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	3,93%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

## Le performance economiche

Highlights economici	
Ricavi	1.000.003 €/000
EBITDA	300.051 €/000
Utile d'esercizio	112.921 €/000
Investimenti	110.476 €/000

## Valore economico generato e distribuito

Attraverso la propria attività, il Gruppo contribuisce a generare benefici agli stakeholder.

Nel 2023 il Gruppo ha generato un valore economico pari a 1.055,6 milioni di euro, in incremento del 6,4% rispetto al 2022, per il ritorno alla normalità delle attività del settore del trasporto aereo, superando in termini di unità di servizio di rotta i valori registrati nel 2019, anno precedente l'emergenza sanitaria.

Il valore economico generato è stato distribuito per l'87,8% e trattenuto per il 12,2%.

Relativamente al valore economico distribuito si rappresenta che:

- il 17% riguarda i costi operativi sostenuti per l'acquisto di beni e di servizi di cui beneficiano i fornitori del Gruppo;
- il 61,3% è stato distribuito a favore dei dipendenti, sotto forma di stipendi, contributi sociali, premi;
- il 16% in favore dei fornitori di capitale di rischio e finanziamenti a titolo di dividendi e remunerazione dei finanziamenti sottoscritti;
- il 5,6% a favore della pubblica amministrazione per le imposte dirette ed indirette;
- lo 0,1% è stato distribuito a favore della comunità.

	2023	2022	2021
<b>Valore economico generato</b>	<b>1.055.604</b>	<b>992.090</b>	<b>886.633</b>
<b>Valore economico distribuito</b>	<b>(927.158)</b>	<b>(860.156)</b>	<b>(732.262)</b>
<i>Costi operativi</i>	<i>(157.834)</i>	<i>(153.645)</i>	<i>(140.203)</i>
<i>Valore distribuito ai dipendenti</i>	<i>(568.286)</i>	<i>(543.979)</i>	<i>(499.241)</i>
<i>Valore distribuito ai fornitori di capitale</i>	<i>(148.523)</i>	<i>(116.680)</i>	<i>(65.297)</i>
<i>Valore distribuito alla Pubblica Amministrazione</i>	<i>(51.916)</i>	<i>(45.217)</i>	<i>(26.829)</i>
<i>Valore distribuito alla comunità</i>	<i>(599)</i>	<i>(635)</i>	<i>(692)</i>
<b>Valore economico trattenuto</b>	<b>(128.446)</b>	<b>(131.934)</b>	<b>(154.371)</b>

Nel valore distribuito ai fornitori di capitale è incluso il dividendo 2023 da distribuire agli Azionisti, proposto al Consiglio di Amministrazione e soggetto alla delibera di approvazione dell'Assemblea degli Azionisti del 10 maggio 2024.

## 1. Planet

Highlights ambientali	
Energia elettrica consumata proveniente da fonti rinnovabili certificate (GO)	95%
Rating CDP Climate Change 2023	A-
Riduzione emissioni Scope 1 e 2 vs 2019	-86,7%
Emissioni evitate attraverso le procedure di volo "Free Route"	229.100 tCO <sub>2</sub> e



## La strategia ambientale del Gruppo ENAV

Il Gruppo ENAV, consapevole del proprio ruolo nei confronti del Sistema Paese, è da tempo impegnato nella riduzione dell'impatto ambientale delle sue attività e considera la tutela del pianeta un obiettivo imprescindibile.



Considerato il modello operativo adottato, gli impatti ambientali generati direttamente delle attività del Gruppo ENAV sono riconducibili all'utilizzo di energia elettrica per il funzionamento dell'infrastruttura tecnologica e delle sedi aziendali e, in parte minore, al consumo di combustibile.

### **Impatti ambientali del Gruppo ENAV**

- **emissioni climalteranti**, generate da:
  - consumo di energia elettrica per funzionamento dell'infrastruttura tecnologica e dei siti del Gruppo ENAV;
  - consumo di combustibile per il condizionamento degli uffici e dei centri operativi;
  - consumo di combustibile della flotta auto e flotta aerea di proprietà del Gruppo ENAV, utilizzata per il servizio di radiomisure;
  - attività a monte e a valle della catena del valore.
- **emissioni elettromagnetiche** prodotte nell'ambito dell'erogazione dei servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS) necessari per la navigazione aerea;
- **produzione di rifiuti**.

In ragione della consapevolezza dell'impatto delle proprie attività e dell'importanza della tutela del pianeta e delle sue risorse, è stata definita una Politica Ambientale, che formalizza l'impegno del Gruppo ENAV in tale ambito, e un Sistema di Gestione Ambientale ispirato ai principi della ISO 14001.

## **L'impegno climatico**

La lotta al cambiamento climatico è la sfida del secolo e il Gruppo ENAV vuole dare il suo contributo. L'impegno climatico di ENAV è spinto dalla radicata consapevolezza dell'impatto delle proprie attività sul clima e, più in generale, del contributo dell'aviazione civile nel suo complesso al fenomeno del cambiamento climatico.

A partire da questa consapevolezza, ENAV ha tracciato le due rotte verso cui indirizzare il proprio impegno climatico:

- Contribuire alla decarbonizzazione del settore del trasporto aereo
- Abbattere l'impronta carbonica delle attività del Gruppo ENAV

## L'impegno per la decarbonizzazione del settore del trasporto aereo

ENAV è un attore fondamentale nel sistema internazionale di gestione del traffico aereo: gioca un ruolo chiave nelle iniziative volte alla realizzazione del Single European Sky promosse dalla Commissione Europea, attraverso l'EASA (Agenzia dell'Unione Europea per la Sicurezza Aerea) ed EUROCONTROL, organizzazione intergovernativa che supporta lo sviluppo di un efficiente sistema di controllo del traffico aereo a livello europeo.

ENAV è costantemente impegnata nel complesso di attività finalizzate alla modernizzazione e all'ottimizzazione delle infrastrutture e del network dei servizi ATS (Air Traffic Services), mantenendo inalterati i livelli di *safety* della navigazione aerea e contribuendo all'obiettivo di progressiva decarbonizzazione del settore del trasporto aereo.

Gli obiettivi di performance attribuiti in ambito europeo agli ANSP (Air Navigation Service Provider) impongono di garantire la movimentazione degli aeromobili nello spazio aereo di competenza in maniera sicura, puntuale e con il minor impatto ambientale possibile in tutte le fasi del volo.

Tutti gli interventi programmati e implementati in tale ambito sono catalogati e monitorati, periodicamente, nel *Flight Efficiency Plan* (FEP). Nell'aggiornamento annuale del FEP sono rendicontate e valutate tutte le implementazioni di *Operational Efficiency* realizzate dalla Capogruppo, nel periodo di riferimento, nei vari segmenti di attività.

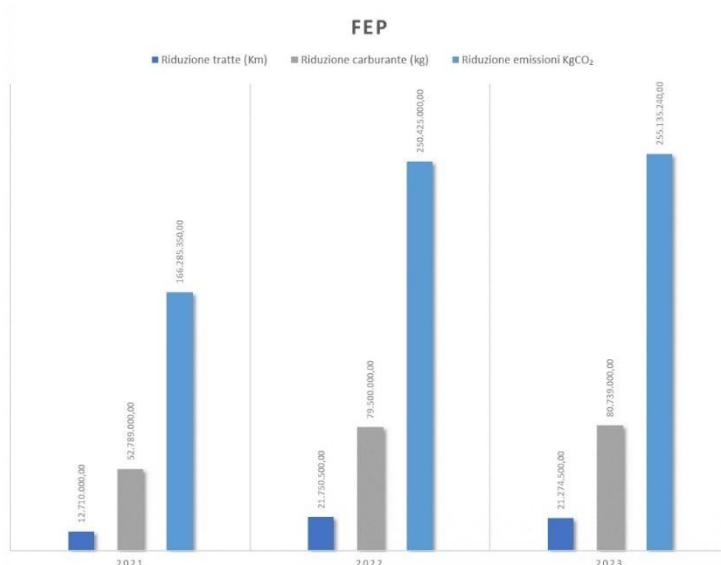


## Flight Efficiency Plan

Il Flight Efficiency Plan (FEP) è un piano di interventi pluriennale che rientra nel programma europeo Single European Sky, con lo scopo di creare una struttura di spazio aereo orientata all'ottimizzazione del network di rotte. L'obiettivo del FEP è quello di contribuire all'introduzione di un sistema di navigazione all'avanguardia nello spazio aereo italiano, in grado di abilitare la riduzione del consumo energetico necessario al volo e consentire una diminuzione delle spese di gestione dei clienti.

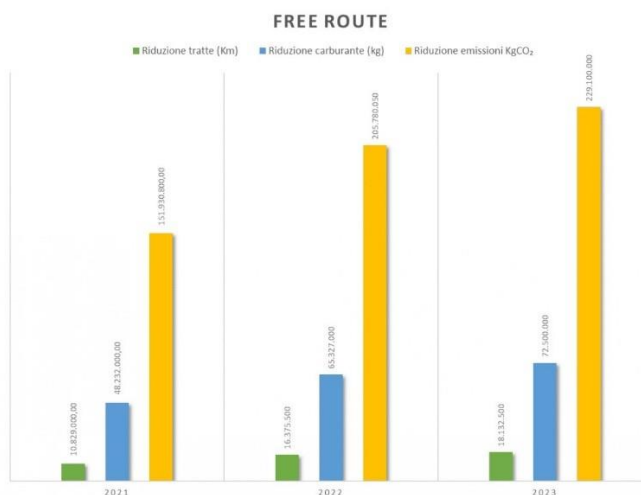
Principali benefici:

- profili di volo sempre più efficienti
- rotte dirette con effetti positivi su consumi, emissioni e costi
- riduzione dei tempi di volo con conseguente diminuzione delle spese di gestione
- mantenimento dei livelli di safety inalterati



## Free Route Airspace Italy

Il Free Route Airspace Italy (FRA-IT) è un progetto rivoluzionario implementato da ENAV nel 2016, come primo ANSP in Europa, che consente agli aeromobili in sorvolo - ad una quota ai 9.000 metri – di attraversare i cieli italiani seguendo un percorso diretto e svincolato dal network di rotte convenzionale. Questo progetto consente di ridurre il consumo di carburante e migliorare il profilo energetico del volo, mantenendo inalterati i livelli di safety.



## Airport Collaborative Decision Making

L'Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) è una procedura operativa implementata sui maggiori aeroporti italiani grazie ad una cooperazione fra ENAV, i Gestori Aeroportuali e il Network Manager di Eurocontrol (NMOC).

L'obiettivo della procedura è quello di incrementare l'efficienza e la resilienza delle operazioni aeroportuali ottimizzandone l'utilizzo delle risorse attraverso un continuo scambio di informazioni.

Attraverso la piattaforma tecnologica che supporta l'A-CDM vengono scambiate le informazioni dei voli in partenza e arrivo fra tutti gli stakeholder coinvolti. Basandosi sulle informazioni ricevute dalle compagnie aeree, la piattaforma è in grado di calcolare l'orario idoneo di messa in moto per tutti i voli, allo scopo di garantire il più veloce percorso di rullaggio ed evitare attese prima della partenza.



## Arrival Management

Il sistema Arrival Management (AMAN) consente di ottimizzare la sequenza di arrivo degli aeromobili in condizioni di traffico intenso. Tale sistema indica al controllore la sequenza ottimale per la separazione degli aeromobili e consente di ridurre l'intervallo di arrivo, abilitando la riduzione di carburante ed emissioni generate da parte delle compagnie aeree, oltre che una limitazione dei ritardi dei voli a beneficio anche dei passeggeri.

Nel corso del 2023, AMAN è stato implementato anche presso l'ACC di Milano, per l'ottimizzazione delle sequenze di avvicinamento presso gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo Oro al Serio. Tale sistema era stato implementato nel corso del 2022 presso l'ACC di Roma, per la gestione dei voli in arrivo all'aeroporto di Roma Fiumicino.

Benefici generati da AMAN nel 2023 (Roma Fiumicino)	
Risparmio di carburante abilitato	366,2 t
Risparmio di emissioni abilitato	1.153,4 t CO <sub>2</sub> e

## L'impegno per la decarbonizzazione delle attività del Gruppo

Accanto al più ampio obiettivo di contribuire alla progressiva decarbonizzazione del trasporto aereo, il Gruppo ENAV si è impegnato nell'abbattimento dell'impronta carbonica delle proprie attività e ha definito, in tale ambito, due obiettivi principali:

- Mantenimento della Carbon Neutrality, raggiunta nel 2022
- Raggiungimento degli obiettivi SBTi al 2030

### Carbon Neutrality

Il raggiungimento della Carbon Neutrality rappresenta un traguardo importante – seppur intermedio – nel percorso di progressivo abbattimento dell'impronta carbonica del Gruppo ENAV.

Nel corso del triennio 2020-2022, anche attraverso i progetti compresi nel Piano di Sostenibilità, ENAV ha ottenuto un'importante riduzione delle emissioni Scope 1 e 2 (-86,7% rispetto al 2019) e compensato le emissioni residue ricorrendo a *carbon credits*. In particolare, i crediti di carbonio utilizzati sono relativi a due progetti di tutela ambientale:

#### FOCUS

**Renewable energy hydro India**, un progetto che prevede la realizzazione di una centrale idroelettrica ad acqua fluente da 300 MW, il cui principale obiettivo è la fornitura di energia rinnovabile alle comunità locali di Kuppa, in Kinnaur District Himachal Pradesh, in India.

**Efficiency improved cookstoves**, un progetto sviluppato nella città di Maputo in Mozambico (distretti di Chamanculo C e Xipamamine), il cui principale obiettivo è la sostituzione delle tradizionali stufe, altamente inquinanti, utilizzate da circa 1.800 famiglie che beneficeranno di tale progetto.

Per il futuro, il Gruppo ENAV intende proseguire con determinazione il cammino intrapreso, mantenendo nel tempo lo status di azienda *Carbon Neutral* e impegnandosi a limitare sempre di più il ricorso a *carbon credits*.

### Obiettivi Science Based al 2030 (SBTi)

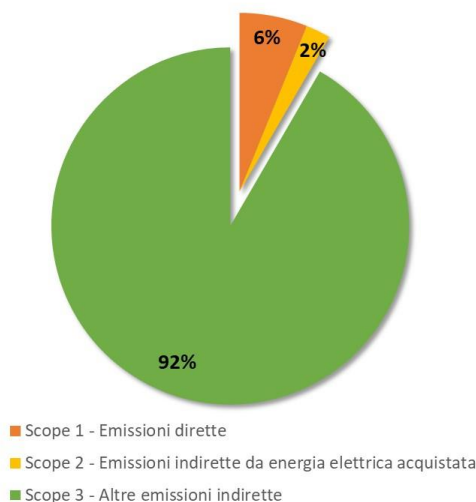
Il Gruppo ENAV ha definito gli obiettivi climatici al 2030 in cui, in parallelo con la riduzione di almeno il 70% delle emissioni di tipo Scope 1 e Scope 2 rispetto al 2019 (già ottenuto alla fine del 2022), si otterrà una riduzione di almeno il 13,5% delle emissioni di tipo Scope 3 appartenenti alle categorie "*Capital goods*", "*Fuel and Energy-related activities*" e "*Employee Commuting*"<sup>14</sup>.

Tali obiettivi di riduzione delle emissioni sono stati validati da Science Based Target initiative (SBTi), l'iniziativa nata da una partnership tra CDP (ex-Carbon Disclosure Project), Global Compact delle Nazioni Unite, WRI (World Resources Institute) e WWF al fine di guidare il settore privato ad agire per il clima, attraverso obiettivi di riduzione delle emissioni basati sulla scienza.

Gli obiettivi validati da SBTi definiscono gli impegni di quelle aziende che sono in linea con il livello di decarbonizzazione necessario per contenere l'aumento della temperatura globale al di sotto di 1,5°C rispetto alle temperature preindustriali. Per il dettaglio delle emissioni di tipo Scope 3 comprese nel perimetro di attività del Gruppo ENAV si veda l'Allegato 1.

<sup>14</sup> Nel 2019, anno di baseline per gli obiettivi di riduzione delle emissioni validati da SBTi, tali categorie rappresentavano circa il 68% del totale delle emissioni di tipo Scope 3.

**Impronta carbonica 2023**



L'impegno per l'abbattimento dell'impronta carbonica delle attività del Gruppo ENAV si articola come segue:

- acquisto di energia elettrica tramite Garanzia di Origine (GO), che oggi copre il 95% del fabbisogno elettrico di Gruppo;
- interventi finalizzati all'efficientamento energetico degli asset del Gruppo ENAV;
- progressivo aumento della quota di energia autoprodotta da fonti rinnovabili;
- sostituzione del parco auto aziendale con veicoli elettrici / ibridi / plug-in;
- sviluppo di progetti di ricerca e innovazione in ambito energetico.

In ottemperanza al D.Lgs. 102/2014, nel mese di dicembre 2023 ENAV ha consegnato alle autorità competenti la terza diagnosi energetica su 7 siti aziendali secondo la clusterizzazione prevista dall'ENEA (selezionati tra i 30 più energivori nel rispetto nella normativa corrente). Contestualmente, ENAV sta provvedendo all'installazione di un sistema di gestione e monitoraggio dell'energia conforme alla norma UNI ISO 50001, in grado misurare in modo analitico i possibili punti di debolezza energetica, per sanarli e renderli fonti di opportunità future.

Parallelamente a questo ambizioso progetto, che verrà esteso a tutti i siti su scala nazionale, le strutture tecniche di ENAV stanno concretizzando altri interventi finalizzati all'ammodernamento degli impianti tecnologici e alla realizzazione di impianti di produzione di energia rinnovabile. Inoltre, presso un sito già dotato di impianto fotovoltaico si sta concretizzando la progettazione sperimentale di un impianto eolico di dimensioni ridotte (circa 20kW).

Negli ultimi anni sono stati ultimati gli ammodernamenti degli impianti di illuminazione interna ed esterna a LED, completi di domotica di comando e controllo presso Roma ACC, Padova ACC e presso la sede centrale. Inoltre, ENAV ha previsto un impegno massivo nell'ammodernamento degli impianti di climatizzazione, che porterà alla totale eliminazione delle caldaie a gas entro il 2025 presso i siti aeroportuali di Malpensa e Albenga, utilizzando pompe di calore ad alta efficienza energetica.

È in fase conclusiva l'attivazione di una centrale di trigenerazione presso Roma ACC, che apporterà un sensibile risparmio di energia primaria assorbita dalla rete, equivalente a una riduzione annua stimata in circa 667 tonnellate di CO<sub>2</sub>.

Allo stesso tempo, nel 2024 ENAV completerà l'installazione di un impianto con celle di idrogeno (blu) presso il Centro VOR di Campagnano, che nel prossimo futuro potrebbe consentire l'eliminazione dei serbatoi di gasolio a servizio dei gruppi elettrogeni con ulteriore abbattimento di CO<sub>2</sub>.

In merito ai cosiddetti GEIA (Gruppi Elettrogeni a Intervento Automatico), fondamentali per assicurare la fornitura di energia elettrica in caso di blackout, ENAV sta sperimentando la sostituzione di gasolio tradizionale con combustibile HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), un prodotto diesel premium contenente il 100% di componente biogenica, prodotto in larga misura da materie prime di scarto, residui e rifiuti che derivano da processi di trasformazione di prodotti vegetali o da colture non in competizione con la filiera alimentare. Tale green fuel per motori diesel (attualmente in via di sviluppo per motori auto), può abbattere il 90% delle emissioni GHG, con il 30% in meno di emissioni di particolato, il 9% in meno di ossido di azoto (NOX) e con il 90% in meno di CO<sub>2</sub> rispetto al diesel tradizionale. Attualmente è prevista una sperimentazione su un Gruppo elettrogeno dedicato all'alimentazione preferenziale presso il sito di Roma Urbe; ENAV intende trarre tale implementazione presso tutti i siti operativi del gruppo nei prossimi anni.

Per quanto concerne invece la mobilità elettrica, nel 2023 sono state installate ulteriori colonnine di ricarica per auto elettriche, mentre ne è prevista l'installazione entro la fine del 2024 nei siti aeroportuali di Linate, Genova, Olbia, Reggio Calabria, ACC Milano, Catania, Malpensa, Bergamo, Venezia Lido, Venezia Tesserà, Palermo, Torino, Milano ACC e Roma ACC.

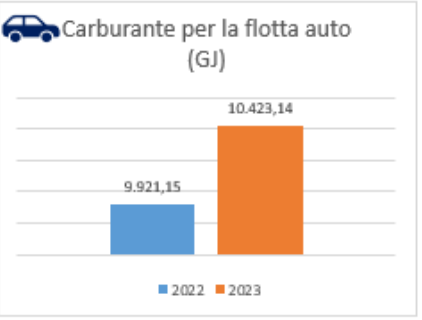
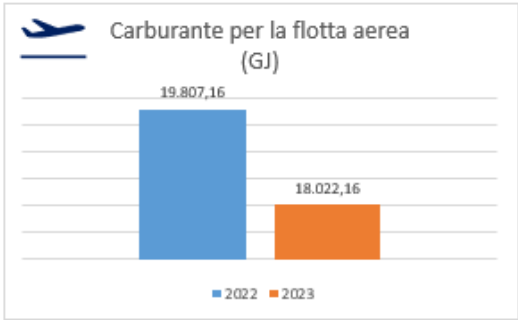
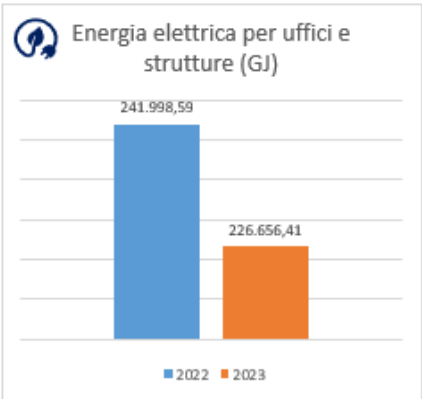
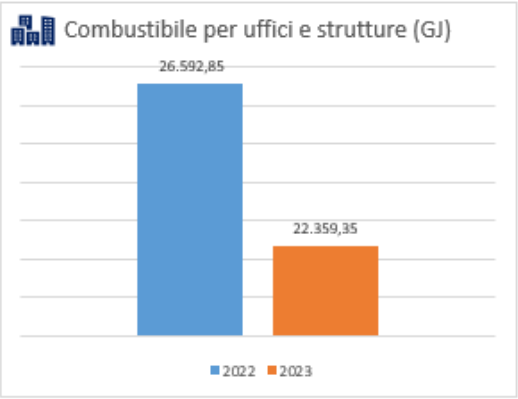
Inoltre, in tutti i progetti di investimento – legati alle nuove implementazioni e agli adeguamenti di sistemi e strutture esistenti – viene previsto quanto segue:

- sistemi di illuminazione LED;
- nuovi sistemi antincendio e di climatizzazione con utilizzo di gas secondo le più recenti normative;
- centraline specifiche per gli impianti di climatizzazione che migliorano la gestione e la manutenzione, fornendo condizioni di temperatura ideali per il personale e gli apparati, con conseguente riduzione dei consumi energetici;
- ove possibile, infrastrutture fornite di “cappotti termici” e infissi adeguati al fine di migliorare l'isolamento termico e consentire l'aumento della classe energetica.

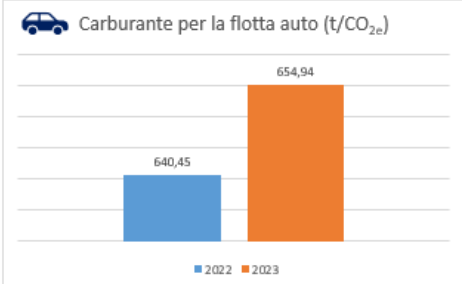
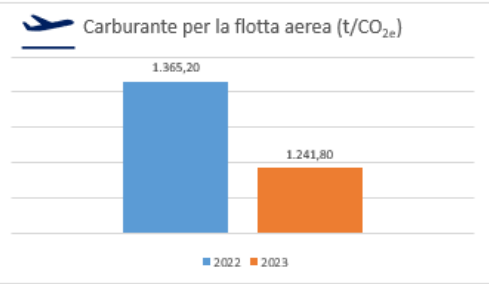
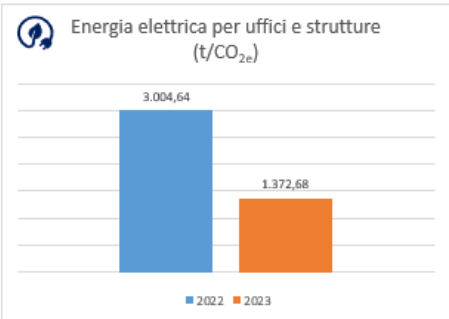
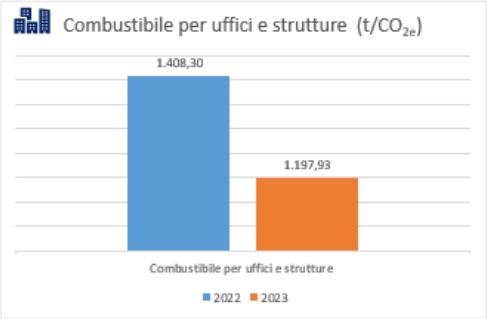
Infine, in collaborazione con Graded, Tecnosistem, UNINA e UNIVPM è stato presentato un progetto di ricerca e sviluppo per l'idrogeno nell'ambito del PNRR, proponendo l'installazione e lo studio in uno dei propri siti del sud Italia di un impianto per la produzione e l'utilizzo dell'idrogeno “green” generato da impianti fotovoltaici.

Complessivamente gli interventi previsti nel Piano Energetico decennale comporteranno un risparmio dei consumi totali di energia elettrica acquistata da fornitori esterni, superiore al 37% anche per le possibili tavole di trattative con i gestori aeroportuali per la costituzione di Comunità Energetiche, oltre i benefici attuali e futuri forniti dagli incentivi erogati dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE).

## Consumi del Gruppo ENAV nel 2023



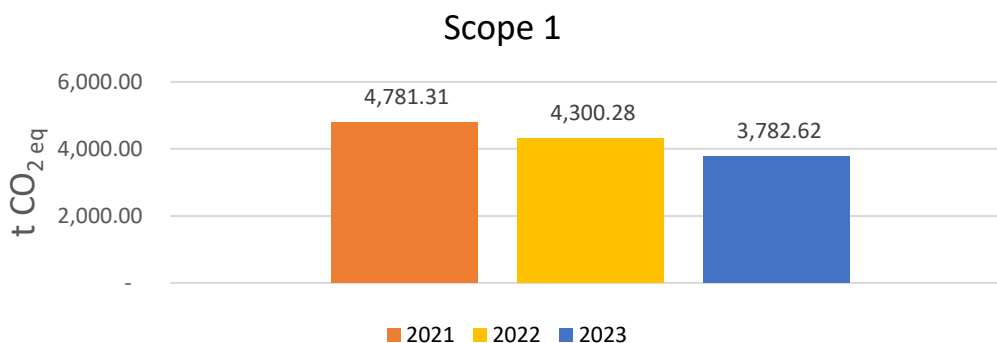
## Emissioni del Gruppo ENAV nel 2023



Le emissioni di tipo Scope 1 del Gruppo ENAV sono generate da:

- consumo di combustibile per il condizionamento di uffici e strutture ENAV
- consumo di combustibile per l'alimentazione della flotta auto e aerea<sup>15</sup>
- consumo di combustibile per l'alimentazione di emergenza delle strutture operative
- perdite associate all'utilizzo di gas refrigeranti

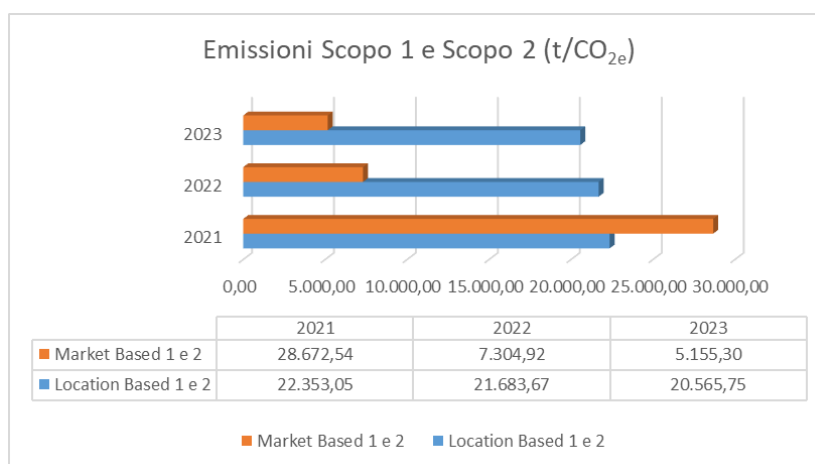
Nel corso del 2023, le emissioni di Scope 1 hanno fatto registrare una lieve riduzione (-12%) rispetto al 2022.



Il Gruppo ENAV, come previsto dal GRI Sustainability Reporting Standard, ha provveduto al calcolo delle emissioni di tipo Scope 2 in base alle due seguenti metodologie:

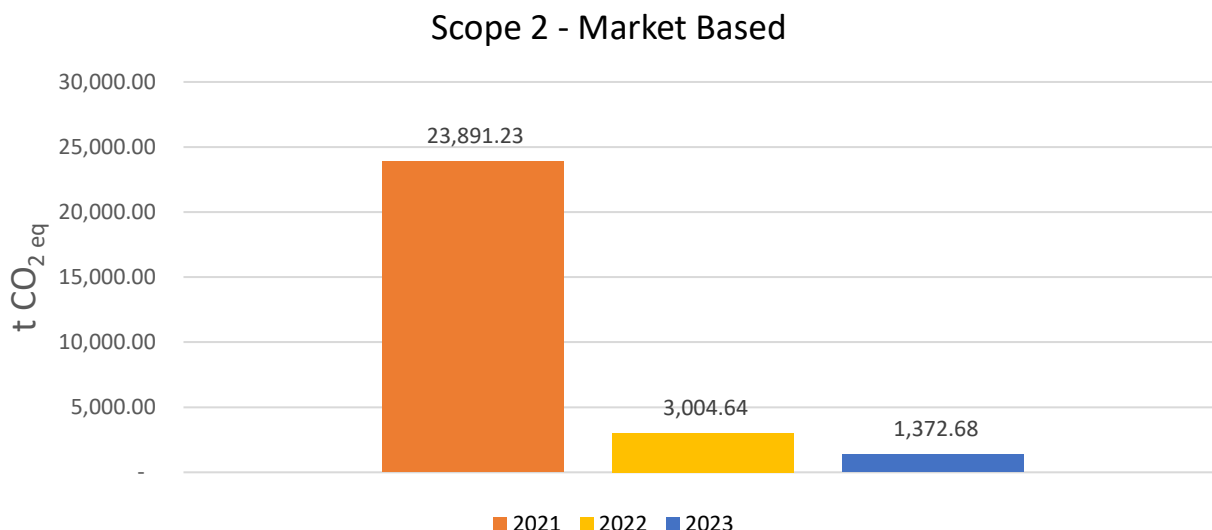
- Location-based method, basato sui fattori di emissione medi relativi alla generazione di energia su base regionale, subregionale o nazionale
- Market-based method, basato sulle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dai fornitori di energia elettrica da cui l'organizzazione si approvvigiona o sui fattori relativi al mercato di riferimento.

Il grafico sottostante rappresenta il totale delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 calcolate secondo le due metodologie sopra descritte.



Con riferimento alla metodologia *market-based*, nel 2023 si osserva una riduzione delle emissioni Scope 1 e 2 pari a circa il 29% rispetto all'esercizio 2022 e all'82% rispetto all'esercizio 2021. Analizzando, invece, l'andamento delle emissioni Scope 1 e 2 secondo la metodologia *location-based*, si osserva una riduzione pari a circa il 5% rispetto al 2022 e all'8% rispetto al 2021.

<sup>15</sup> ENAV dispone di 4 aeromobili Piaggio Aero P180 Avanti II per l'erogazione del servizio di Flight Inspection, finalizzato ad assicurare la massima affidabilità dei sistemi di ausilio della navigazione aerea e consentire ai vettori aerei di operare in condizioni di sicurezza e puntualità.



A partire dal 2019, il Gruppo ENAV ha avviato la rendicontazione delle emissioni di tipo Scope 3 ovvero quelle emissioni generate a monte e a valle della catena del valore. Attualmente, la rendicontazione di tali emissioni è relativa alle seguenti categorie:

1. Capital Goods, compresa negli obiettivi di riduzione approvati da SBTi
2. Fuel and Energy-related Activities, compresa negli obiettivi di riduzione approvati da SBTi
3. Employee Commuting, compresa negli obiettivi di riduzione approvati da SBTi
4. Purchased Goods and Services
5. Business Travel
6. Upstream Transportation and Distribution
7. Waste Generated in Operations



Al fine di ottenere una riduzione delle emissioni generate lungo la catena del valore, il Gruppo ENAV sta valutando l'implementazione di specifici progetti e iniziative aziendali che saranno legati principalmente ai seguenti aspetti:

- ulteriore impulso agli interventi di efficientamento energetico;
- ove possibile, accrescimento del coinvolgimento dei fornitori e ulteriore revisione delle politiche di approvvigionamento in chiave *green*;
- piani di mobilità *green* dedicati alle persone del Gruppo ENAV, comprese soluzioni innovative di lavoro da estendere progressivamente a una porzione sempre maggiore della popolazione aziendale.

Come richiamato anche dalla Policy Ambientale, il Gruppo ENAV è sensibile al tema della tutela della biodiversità e, in tal senso, negli ultimi anni ha avviato alcune iniziative nell’ottica di sensibilizzare gli stakeholder interni ed esterni.

#### **FOCUS – APICOLTURA URBANA**

Le api hanno un ruolo fondamentale per il nostro pianeta poiché garantiscono la presenza di specie vegetali diverse tra loro e, dunque, sono un tassello fondamentale per la tutela della biodiversità. Inoltre, un aspetto meno conosciuto in cui il contributo di questo straordinario insetto impollinatore risulta fondamentale è il biomonitoraggio ambientale.

Infatti, le api sono insetti cosiddetti “bioindicatori” in quanto particolarmente sensibili ai mutamenti delle condizioni ambientali. In tal senso, l’analisi del loro stato di salute e del loro comportamento può fornire importanti informazioni riguardanti l’ambiente circostante. Per queste ragioni, a partire dal 2022 il Gruppo ENAV ha deciso di investire in un progetto di apicoltura urbana, realizzato presso il Training Centre ENAV di Forlì. Nell’ambito di tale progetto sono stati installati 3 alveari che attualmente “ospitano” circa 180.000 api.

## La riduzione delle emissioni elettromagnetiche

L'erogazione dei servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza da parte di ENAV è assicurata da sistemi che generano campi elettromagnetici di diverse entità. In particolare, vengono utilizzati sistemi radar, radioassistenze e sistemi di radiocomunicazione installati presso i siti aeroportuali (45) e siti remoti (circa 100) distribuiti sull'intero territorio nazionale. Il rispetto dei previsti limiti di emissione delle radiazioni non ionizzanti viene assicurato attraverso la conduzione di opportune valutazioni di impatto elettromagnetico sia in fase progettuale sia nella fase di installazione.

La Policy Ambientale di Gruppo, infatti, stabilisce il principio di assicurare il rispetto dei previsti limiti di emissione delle radiazioni non ionizzanti attraverso la conduzione di opportune valutazioni di impatto elettromagnetico ed ENAV garantisce il raggiungimento di questo obiettivo, sia in fase progettuale sia nella fase di installazione, attraverso la valutazione dei valori di campo elettromagnetico dei nuovi impianti.

L'impegno di ENAV non si sostanzia soltanto nel garantire il rispetto dei limiti previsti ma anche nel ridurre le emissioni elettromagnetiche compatibilmente con la qualità e continuità dei servizi erogati. In tal senso, il piano di dismissione delle radioassistenze "*Non Directional Beacon*" (NDB) prevede una razionalizzazione di tali impianti, funzionale al Piano di Transizione PBN (*Performance-Based Navigation*) di ENAV previsto dal Regolamento (UE) 2018/1048, i cui principali stakeholder coinvolti sono ENAC, la Commissione Europea e EUROCONTROL (Network Manager europeo).

In linea con gli obiettivi previsti dal Piano di Sostenibilità 2021-2024 del Gruppo ENAV, nel 2023 sono stati dismessi altri 2 impianti di radioassistenza NDB. Inoltre, anche nel corso dell'anno di rendicontazione sono state condotte specifiche Valutazioni di Impatto Elettromagnetico finalizzate a garantire il rispetto dei limiti previsti di emissione delle radiazioni non ionizzanti. In particolare, tali valutazioni hanno riguardato le nuove installazioni dei radar di avvicinamento degli aeroporti di Brindisi e Lamezia Terme e dei radar di aerodromo di Milano Malpensa e Milano Linate. Le attività di valutazione dell'impatto elettromagnetico proseguiranno nei prossimi anni anche attraverso il servizio di "Indagini Ambientali" avviato nel corso del 2023.

Il progressivo spegnimento delle radioassistenze sta portando ad una riduzione non solo dell'impatto elettromagnetico generato ma anche dei consumi per l'esercizio della manutenzione ordinaria e straordinaria di tali impianti, inclusi i costi e il consumo del carburante dei mezzi utilizzati per il raggiungimento dei siti remoti ove tali sistemi erano ubicati.

## La gestione dei rifiuti

Il Gruppo ENAV sul tema della gestione dei rifiuti assume e definisce come strategico l'impegno a 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, nel pieno rispetto delle normative vigenti. Inoltre, l'importanza sempre maggiore assunta dal tema ambientale e la rilevanza del complesso normativo applicabile in materia, hanno influenzato la scelta di adottare strumenti di prevenzione del rischio di mancato rispetto della normativa, in particolare strumenti informatizzati per la gestione degli adempimenti. La fattiva partecipazione del personale interno ha inoltre favorito la piena integrazione di tali strumenti nei processi del Gruppo ENAV.

Pertanto, la gestione dei rifiuti generati nell'esercizio delle attività di ENAV avviene mediante:

- l'adozione, in linea con l'impegno espresso dalla Policy Ambientale del Gruppo ENAV, di un Sistema di Gestione Ambientale rispondente ai requisiti della norma ISO 14001;
- la prevenzione della possibilità di mancato rispetto degli adempimenti normativi, attraverso l'utilizzo di un sistema informatizzato per la gestione dei registri rifiuti e formulari di trasporto;
- il progressivo aumento della percentuale di rifiuti speciali avviati a recupero sul totale di rifiuti prodotti, attraverso l'adozione di opportuni criteri premianti per l'affidamento del servizio di trasporto e smaltimento/recupero dei rifiuti;
- l'adozione di varie iniziative in merito alla gestione dei rifiuti prodotti dalle attività da ufficio come, ad esempio, l'eliminazione di contenitori in plastica dalle macchine erogatrici bevande utilizzate dalle società del Gruppo ENAV.

Il monitoraggio dell'efficacia delle azioni intraprese avviene tramite attività di audit interni e il monitoraggio degli indicatori.

I rifiuti generati nelle attività proprie delle società del Gruppo ENAV sono raccolti, trasportati e sottoposti ad attività di recupero/smaltimento da parte di società terze dotate delle necessarie qualifiche e autorizzazioni con le quali il Gruppo ENAV ha stabilito specifici rapporti contrattuali. La quota parte di rifiuti urbani è gestita per il tramite delle imprese responsabili dei servizi di pulizia da imprese terze qualificate, come sopra indicato, o dal Servizio pubblico di raccolta. La verifica che le imprese responsabili dei servizi di gestione dei rifiuti, nonché le imprese responsabili dei servizi di pulizia, operino in accordo sia agli obblighi contrattuali che a quelli legislativi avviene da parte dei Responsabili Contrattuali incaricati e dei Responsabili di siti e sedi territoriali interessati, in applicazione delle procedure del Sistema di Gestione Ambientale del Gruppo ENAV.

Per raccogliere e monitorare i dati relativi i rifiuti speciali viene utilizzata una specifica piattaforma, con la quale vengono gestiti i dati relativi a tutte le operazioni di carico e scarico rifiuti svolte in tutti i siti operativi e le sedi delle società del Gruppo ENAV dislocate su tutto il territorio nazionale.

## Innovazione tecnologica e digitalizzazione

In ENAV, innovazione, sviluppo tecnologico e crescita professionale rappresentano i driver attraverso cui valorizzare al meglio tutti gli asset.

L'evoluzione del modello operativo, la digitalizzazione dell'azienda, lo sviluppo di nuove capacità e nuove linee di business, come i droni e nuovi servizi verso il mercato estero stanno creando le condizioni per un rilancio del Gruppo verso risultati ancora più ambiziosi di quelli finora raggiunti.

I più importanti progetti legati al tema ambientale (come i già citati Free Route, A-CDM, AMAN e altri), sono il frutto degli investimenti che hanno portato ENAV a essere leader in campo internazionale.

### ➤ INNOVAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

Partecipazione a programmi sperimentali per l'implementazione di procedure di volo basate su sistemi di Navigazione Satellitare, programmi che hanno consentito la navigazione Free Route e che – insieme alle nuove tecniche di disegno delle procedure operative (PBN) – stanno già permettendo ad ENAV di dismettere infrastrutture terrestri di navigazione.

### ➤ DIGITALIZZAZIONE DELLE COMUNICAZIONI

Sostituzione delle comunicazioni cartacee nelle torri con informazioni visualizzate in tempo reale nello schermo radar della propria postazione (EFS – Electronic Flight Strips). Inoltre, con il nuovo sistema Datalink, la comunicazione digitale e quella tradizionale – radio terra / bordo / terra – si integrano e ciò consente di ridurre il rischio di incomprensione nelle comunicazioni radio tra controllori e piloti. ENAV collabora anche all'evoluzione del datalink attraverso le attività di sviluppo della costellazione satellitare del sistema IRIS che trasmetterà i messaggi datalink via satellite.

### ➤ INTEROPERABILITÀ DELLE PIATTAFORME

La gestione del traffico aereo necessita di essere fluida ed efficiente anche a livello sovranazionale. Per questa ragione diversi soggetti (*service provider*, compagnie aeree, società di gestione aeroportuale, enti militari) devono poter condividere i propri dati in tempo reale al fine di cooperare agevolmente nella gestione dei voli. COFLIGHT: sistema sviluppato con la francese DSNA, permetterà di migliorare ulteriormente il sistema di automazione delle operazioni.

Grazie all'innovazione e alla costante professionalizzazione delle risorse, il Gruppo ENAV, primo tra i Service Provider europei, ha rivoluzionato la modalità di attraversamento dello spazio aereo del nostro Paese. Oltre le attività già descritte (in particolare il suddetto Free Route), il Gruppo ENAV sta lavorando ad altri progetti innovativi che rivoluzioneranno il settore, quali ad esempio il concetto di Virtual Centre per la delega dei servizi ATS tra centri ATC e per la gestione delle situazioni di *contingency*, il *tool* di Conflict Detection & Resolution innovativi basati sull'utilizzo dei dati di bordo e logiche basate sull'intelligenza artificiale, sistemi per la configurazione dinamica dello spazio aereo in accordo alla domanda di traffico. Ciascuna di queste soluzioni è caratterizzata da un importante impatto sulle performance ATM in chiave *green*.

### ➤ REMOTE TOWER

Il traffico aereo degli aeroporti a minore densità verrà gestito da torri di controllo remote che saranno concentrate in due centri di controllo a livello nazionale. In questo modo gli scali potranno operare 24 ore al giorno con minore impegno delle risorse e dell'energia, aprendosi alle esigenze di flessibilità delle compagnie aeree e rendendo così più attrattivo il sistema Paese. In tal senso, già nel corso del 2022, è stata messa in operazione la prima Remote Tower in Italia presso l'aeroporto di Brindisi. Inoltre, nell'ambito del programma SESAR, sono state condotte delle attività di ricerca sul Remote Tower centre e Multiple Remote Tower Operations.

## ➤ SISTEMA DI ARRIVAL MANAGEMENT

Questo sistema indicherà al controllore la sequenza calcolata ottimale per separare gli aeromobili in arrivo su aeroporti congestionati consentendo recupero dei consumi e riduzione dei ritardi. La prima implementazione operativa sul territorio italiano è avvenuta nel 2022 presso Roma ACC per la gestione dei voli in arrivo a Roma Fiumicino e, nel mese di dicembre 2023, è stato implementato il sistema AMAN presso Milano ACC per l'ottimizzazione delle sequenze di avvicinamento agli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo Oro al Serio.

## ➤ SORVEGLIANZA SATELLITARE – AIREON

AIREON, di cui ENAV è *shareholder*, fornisce servizi di sorveglianza satellitare, permettendo alle compagnie aeree di ottimizzare il proprio profilo di volo in aree non coperte dalla sorveglianza tradizionale, abilitando una ottimizzazione dei consumi.

## ➤ CONSOLIDAMENTO DEGLI AVVICINAMENTI NEI CENTRI DI CONTROLLO D'AREA

Il consolidamento delle sequenze di avvicinamento nei Centri di Controllo d'Area (ACC) permetterà un'ottimizzazione delle procedure di avvicinamento.

Dal punto di vista delle tecnologie, il Gruppo ENAV sta concentrando i propri sforzi sull'utilizzo delle più avanzate tecniche di analisi e gestione dei dati di volo, per esaminare il possibile passaggio dal livello di capacità predittiva a quello superiore prescrittivo. È il caso del progetto CORA (CONflict Resolution Advisory), una delle funzionalità più avanzate dei sistemi di controllo del traffico aereo di rotta. Alla odierna capacità di segnalazione di possibili conflitti nelle traiettorie indicate dagli aerei, questo sistema aggiungerà il livello di "suggerimento" rispetto alla migliore e più efficiente traiettoria da seguire per evitare il conflitto.

Nell'ambito della gestione dell'innovazione tecnologica e della digitalizzazione, il Gruppo ENAV partecipa al programma di ricerca e sviluppo europeo SESAR, un'iniziativa lanciata dalla Commissione europea per fornire al quadro normativo del Single European Sky gli elementi tecnologici innovativi che permettano la realizzazione di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo moderno, interoperabile, sostenibile, resiliente, efficiente e capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure, nel rispetto dell'ambiente e con una minore frammentazione nella gestione dello spazio aereo.

In particolare, nel 2023 ENAV ha positivamente concluso le attività relative alla seconda fase del Programma SESAR 2020 (2016-2031) e ha contestualmente avviato 13 nuovi progetti di ricerca industriale afferenti la terza fase "SESAR 3" (2022-2031), che si aggiungono ai 2 progetti dimostrativi lanciati nel corso del 2022. Inoltre, sempre in ambito SESAR 3, ENAV ha partecipato al nuovo bando europeo di ricerca esplorativa, presentando 7 proposte di progetto finalizzate allo studio di soluzioni tecnico-operative per il miglioramento delle performance CNS/ATM, della transizione digitale e della sostenibilità.

Sempre nell'ambito della gestione del tema dell'innovazione tecnologica, il Gruppo ENAV è impegnato nella pianificazione e nell'avvio della razionalizzazione delle componenti meno efficienti delle infrastrutture CNS (Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza), grazie all'utilizzo di architetture innovative distribuite e satellitari e nuove procedure operative.

Infine, ENAV presidia costantemente i tavoli tecnici finalizzati a promuovere la standardizzazione di nuove tecnologie sostenibili ed a basso impatto ambientale.

In questo ambito, i principali impegni assunti dal Gruppo ENAV possono essere riepilogati come segue:

- Ricerca e validazione delle nuove tecnologie (comprese quelle satellitari) abilitanti servizi innovativi CNS/ATM, pianificarne il deployment mediante progetti di ricerca per raggiungere i livelli di maturazione adeguati all'entrata in esercizio operativo;

- Pianificare i trial dimostrativi il cui scopo è quello di accompagnare le nuove tecnologie verso l'industrializzazione e deployment;
- Intraprendere rapporti di collaborazione continui con i principali stakeholder industriali di settore, università e i centri di ricerca nazionali ed europei al fine di identificare le opportunità a basso impatto ambientale derivanti dall'impiego di nuove tecnologie quali l'intelligenza artificiale o algoritmi di machine learning applicate al contesto CNS/ATM;
- Perseguire le indicazioni fornite nello European Airspace Architecture Study e ATM Master Plan europeo relative all'evoluzione dell'infrastruttura CNS ed i servizi ATM con particolare attenzione al miglioramento delle Key Performance Area relative a Capacità, Ambiente, Costi e Safety;
- Pianificare gli investimenti sulla base delle priorità operative, selezionando dal portfolio dei progetti eseguiti le tecnologie maggiormente sostenibili.

Al fine di monitorare l'efficacia dell'impegno rispetto al tema dell'innovazione tecnologica, il Gruppo ENAV ha implementato i seguenti strumenti:

- Processi di reportistica periodica tecnica e finanziaria verso gli enti finanziatori;
- Reportistica mensile interna di struttura;
- Definizione e monitoraggio delle milestone critiche di progetto e del piano investimenti;
- Riunioni di struttura come momenti di condivisione dell'avanzamento tecnico delle azioni, discussione delle attività e identificazione delle aree di miglioramento.

In tale contesto, il dialogo con gli stakeholder di settore riveste un ruolo centrale. Infatti, il presidio dei tavoli internazionali prevede la partecipazione di stakeholder strategici nella catena decisionale per definire la roadmap europea di evoluzione delle infrastrutture e servizi CNS/ATM.

Inoltre, la partecipazione nelle organizzazioni strategiche alla realizzazione della nuova infrastruttura CNS/ATM europea quali il nuovo SESAR Deployment and Infrastructure Partnership (SDIP), SESAR 3JU e l'alleanza A6 permette di definire le priorità e le proposte di allocazione dei fondi europei per il lancio di progetti di interesse, assicurando al contempo che siano guidate da reali esigenze operative.

Nel prossimo futuro, nell'ambito della gestione del tema dell'innovazione tecnologica, il Gruppo ENAV prevede di:

- monitorare e promuovere la digitalizzazione e l'evoluzione tecnologica con particolare riferimento all'automazione delle infrastrutture CNS/ATM;
- assicurare il processo di evoluzione delle infrastrutture di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza, e deployment sincronizzato delle infrastrutture ATM, in linea con la pianificazione delle infrastrutture svolta a livello europeo e le normative comunitarie;
- assicurare che la discriminante per la selezione delle attività di ricerca e sviluppo in ambito europeo sia sempre più orientata verso obiettivi di sostenibilità.

## Iniziative di Open Innovation

Per la costruzione di un programma di Open Innovation aderente alle necessità del Gruppo ENAV, è di fondamentale importanza entrare in contatto con l'ecosistema esterno del mondo dell'innovazione.

Tale ecosistema si sostanzia nelle cosiddette piattaforme di innovazione, in cui soggetti di natura diversa (corporate, centri di ricerca, università, piccole e medie imprese innovative) condividono esperienze sul progresso della tecnologia, nuove opportunità di business *cross-industry* e analisi sullo stato dell'innovazione nel contesto nazionale e internazionale. Tali contesti trovano sbocco in sperimentazioni e punti di contatto su temi ritenuti di interesse per l'attività *core* dell'Azienda, workshop e incontri tematici.

Al fine di mettere in collegamento il personale del Gruppo ENAV che tratta temi di innovazione e tradurre le attività delle piattaforme a beneficio di ENAV, sono stati individuati degli “*Innovation Point of Contact*” con lo scopo di fare informazione e divulgazione.

Avendo a mente ciò, il Gruppo ENAV ha siglato le seguenti partnership:

▪ **Osservatorio Startup Thinking del Politecnico di Milano**

L'Osservatorio Startup Intelligence è un progetto innovativo rivolto alle imprese interessate all'innovazione aperta e alla cultura imprenditoriale in azienda. Il progetto ha un parterre di oltre 100 aziende e propone i seguenti servizi:

- data base aggiornato sull'innovazione tecnologica e di business introdotta dal mondo delle startup nazionali e internazionali che, nel caso di ENAV, si concentra sull'ambito ATM;
- possibilità di fare selezione e ricerca di startup che possono diventare fornitori di soluzioni e servizi digitali o partner di business innovativi all'interno del settore *aviation*;
- possibilità di contribuire ad aumentare la cultura e le competenze imprenditoriali all'interno del Gruppo ENAV;
- Possibilità di confronto tra manager e professionisti di aziende diverse che si occupano di innovazione, per agevolarne lo scambio di esperienze e *best practices* rispetto alla conduzione di attività di ricerca nella Pubblica Amministrazione.

▪ **Open Italy del Consorzio ELIS**

Open Italy, nato all'interno di un progetto annuale del Consorzio ELIS, ha lo scopo di incentivare e favorire un collegamento tra le grandi imprese e le start-up / scale-up italiane. L'obiettivo del percorso è permettere alle grandi imprese di selezionare e ingaggiare quei soggetti innovativi che, a valle della fase di co-innovazione, avranno dimostrato di proporre soluzioni tecnologiche e modelli di business in grado di risolvere i bisogni di innovazione delle corporate aderenti al programma.

▪ **DEVO Lab di SDA Bocconi – Digital Enterprise Value and Organization**

Il DEVO Lab focalizza le proprie attività sull'impatto dell'innovazione in Italia, in termini organizzativi ed economici, si pone l'obiettivo di diffondere nuovi strumenti e nuove conoscenze strategiche tramite analisi di settore, *workshop* su temi dedicati e *hit radar map* (posizionamento di nuove tecnologie nelle strategie rispetto al core business aziendale)

▪ **Memorandum of Understanding (MoU) con Aeroporti di Roma (AdR)**

Si tratta di un accordo di collaborazione siglato con AdR che consentirà a ENAV di aderire alle iniziative legate al settore *aviation* o strettamente affini, per beneficiare dei rispettivi punti di forza ed *expertise*. La prima occasione di collaborazione è stata la partecipazione di ENAV, con il ruolo di sponsor, alla “*call for startups*” lanciata da AdR sul tema “*ATM e weather*”.

## Gli investimenti del Gruppo ENAV

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.

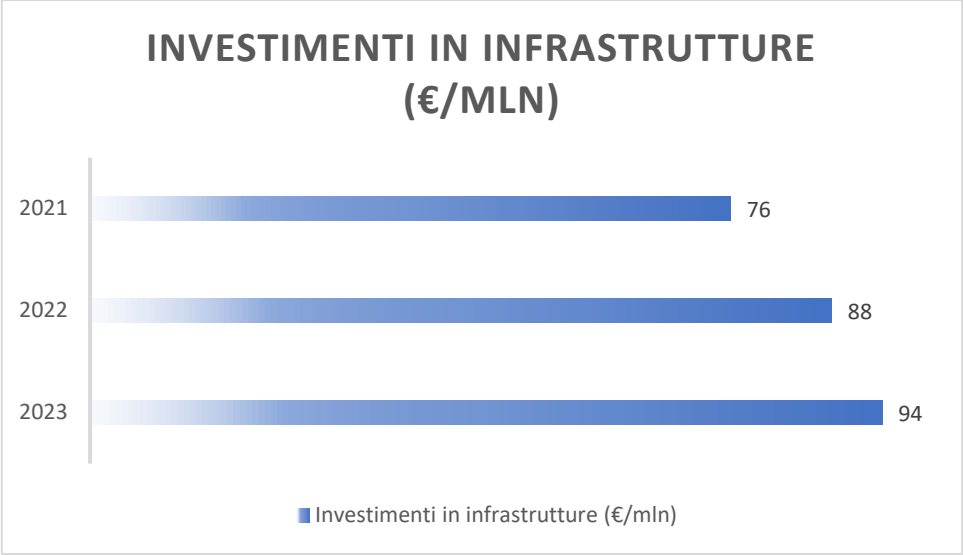
In linea con l'evoluzione tecnologica internazionale del settore, ENAV ha realizzato il piano di sviluppo tecnico operativo con l'obiettivo di mantenere la propria competitività internazionale e leadership nell'innovazione tecnologica, in linea con i requisiti del Single European Sky.

Il Piano Industriale prevede investimenti in piattaforme tecnologiche e sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo, nel quinquennio 2020-2024, volti a garantire elevate performance mantenendo massimi livelli di sicurezza.

La situazione internazionale venutasi a determinare a seguito della pandemia tra il 2020 e il 2022, il ritardo nella consegna dei materiali e l'entrata in vigore del Decreto-legge n.105 – che regola il perimetro della sicurezza nazionale cibernetica – hanno condizionato il Piano diluendone gli effetti, pur mantenendo obiettivi importanti su alcune iniziative, tra le quali si segnalano:

- il consolidamento degli avvicinamenti nei Centri di Controllo d'Area (ACC), progetto che prevede lo spostamento della gestione delle procedure di avvicinamento di alcuni aeroporti agli ACC di competenza ottenendo un'ottimizzazione delle risorse;
- il nuovo sistema 4flight che sarà la piattaforma operativa del futuro e verrà implementato con un nuovo approccio sia per quanto riguarda lo sviluppo, sia per la manutenzione;
- l'ammodernamento dei sistemi meteo aeroportuali per allinearli alle nuove normative e per implementare gradualmente l'automazione nella erogazione dei bollettini meteorologici;
- la realizzazione del Technical Operation Center (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;
- la realizzazione delle Torri Remote che consentiranno di gestire il traffico di un determinato aeroporto da un centro di gestione remoto;
- l'implementazione dei nuovi sistemi di gestione delle Torri Aeroportuali degli aeroporti strategici;
- l'implementazione sull'attuale sistema di gestione del traffico aereo (SATCAS) di interventi per migliorare prestazioni e sicurezza;
- la realizzazione delle nuove TWR e ACC di Milano Linate.

In virtù delle strategie di sviluppo, aventi come primario obiettivo il supporto dei servizi di gestione del traffico aereo sul territorio nazionale, nel 2023 il Gruppo ENAV ha investito complessivamente oltre 90 milioni 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 a fronte di un totale degli investimenti che ammonta a 110,5 milioni di Euro.



## Lo sviluppo dell'Advanced Air Mobility

Il futuro della mobilità sostenibile passa anche attraverso lo sviluppo dell'Advanced Air Mobility e della sua componente Urban: questa nuova dimensione è destinata a incidere in modo significativo sul settore della mobilità urbana dei beni e delle persone e sul suo indotto.

Per comprendere a pieno il potenziale che si cela dietro alle applicazioni di Mobilità Aerea Avanzata è fondamentale capire quanto il segmento dei droni sia importante per lo sviluppo sostenibile del traffico aereo. Questi mezzi saranno sempre più utilizzati per il trasporto di merci e persone, per l'assistenza medica d'emergenza, per il monitoraggio ambientale e la mappatura del territorio, per lo sviluppo dell'agricoltura di precisione, per l'ispezione delle infrastrutture critiche e molto altro ancora e il tutto dovrà essere gestito nella massima sicurezza. Le varie tipologie di operazioni possono essere raggruppate dal generico termine Servizi Aerei Innovativi (IAS), che si dividono in "Operazioni Aeree" (sorveglianza, ispezione, mappatura, imaging) e "Mobilità Aerea Innovativa" (IAM), che identifica la mobilità aerea internazionale, regionale e urbana (UAM).

Per rispondere a queste "nuove" esigenze è stata quindi costituita – in partnership con Leonardo S.p.A. e Telespazio S.p.A. – la società D-flight, con la sua piattaforma per l'erogazione dei servizi ai velivoli a pilotaggio remoto e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria "Unmanned Aerial Vehicles" (UAV). Con lo sviluppo della piattaforma U-Space, che consente l'integrazione sicura nello spazio aereo civile dei droni, ENAV – attraverso la controllata D-flight – intende dare il proprio imprescindibile contributo garantendo la sicurezza delle operazioni di volo.

La creazione dello "U-Space" rappresenta il fattore abilitante per la gestione di questo "nuovo" traffico. Lo U-Space è lo spazio aereo inferiore (tipicamente al di sotto della minima VFR), considerato come l'elemento chiave per l'impiego in sicurezza dei droni in ogni contesto e per tutti i tipi di missioni. I servizi U-Space si evolvono parallelamente al livello di automazione del drone e garantiscono forme avanzate di interazione con l'ambiente (inclusi velivoli con equipaggio e senza equipaggio), attraverso lo scambio di informazioni e dati digitali.

L'obiettivo di D-flight è quindi quello di integrare e far coesistere questa nuova esigenza con il traffico aereo tradizionale, mantenendo la piena sicurezza di tutto lo spazio aereo. La *vision* è quella di un mondo in cui i droni siano oggetti comuni e pienamente inseriti nella vita quotidiana di tutti i cittadini, con un utilizzo sicuro in ambienti urbani in grado di offrire servizi più efficienti, innovativi, economici e soprattutto sostenibili. Per questi motivi, D-Flight sta lavorando con le autorità nazionali per accelerare lo sviluppo e la realizzazione di tecnologie, infrastrutture e servizi, capaci di rendere possibile il volo autonomo di droni in qualsiasi scenario operativo permesso, in piena sicurezza ed efficienza.

D-flight vuole dunque contribuire attivamente alla realizzazione di questa *vision* fornendo tecnologie abilitanti che permettano il progressivo svolgimento delle operazioni in scenari operativi sempre più complessi e sfidanti.

Il futuro della Mobilità Aerea Innovativa farà una "tappa" in Italia in occasione di due grandi eventi:

- il Giubileo di Roma 2025, durante il quale saranno previste soluzioni e servizi in grado di abilitare le operazioni eVTOL tra il centro di Roma e l'aeroporto di Roma Fiumicino;
- le Olimpiadi invernali di Milano Cortina 2026, durante le quali altrettante soluzioni e servizi abiliteranno le operazioni eVTOL/UAS per il collegamento dei siti olimpici rilevanti.

## Il servizio di Flight Inspection per la sicurezza del cielo

ENAV, in linea con l'obiettivo di consentire agli operatori del trasporto aereo di volare nel rispetto dei massimi livelli di sicurezza, 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 ed effettua la validazione delle procedure strumentali di volo per velivolo ad ala fissa e per gli elicotteri, fornendo quindi la garanzia di una navigazione sicura ed efficiente.

La mission del servizio di 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.

L'attività di controllo è svolta da 13 piloti e 7 tecnici di bordo 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 oltre 1.300 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.

Dal 2023 il servizio di Flight Inspection and Validation può contare su una nuova piattaforma mobile di validazione (RIFIS), sviluppata da ENAV e dedicata alla validazione delle procedure utilizzate dagli elicotteri.

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

## Interventi connessi alla fornitura dei servizi di navigazione aerea

Nel corso del 2023 si sono registrati valori di traffico superiori a quelli dell'esercizio precedente, soprattutto sugli aeroporti nazionali che servono le destinazioni turistiche. Per soddisfare efficacemente la richiesta di capacità ATC, in rotta e in terminale, e per ottimizzare e armonizzare la gestione dei flussi di traffico aereo, nel corso del 2023 è stato necessario procedere al graduale ripristino dei vincoli all'uso del Network ATS e dello spazio aereo che, per la forte riduzione della domanda connessa alla pandemia, era stato sospeso nel periodo 2020-2021.

In continuità con quanto attuato negli anni precedenti e in aggiunta a quanto già realizzato con l'implementazione del Progetto Free Route Airspace Italy (FRA-IT) nello spazio aereo al di sopra dei 30.500 piedi (circa 9.000 metri), nel corso del 2023 – grazie ai coordinamenti con l'Aeronautica Militare italiana – ENAV ha massimizzato la cosiddetta "*Airspace Availability*", proseguendo nell'attività di aggiornamento e sincronizzazione del Network ATS al di sotto del FRAIT e nelle aree di Terminale e realizzando interventi che hanno permesso di conseguire miglioramenti nelle performance relative alle operazioni sull'area di movimento aeroportuale.

Relativamente allo Free Route Airspace Italy (FRA-IT), nel 2023 circa il 41% del traffico aereo assistito ha potuto beneficiare di una riduzione della distanza totale di volo, dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione (gate-to-gate). La riduzione complessiva è stimata in circa 18,1 milioni di km pianificati (pari a circa 33 km per singolo aeromobile), con un conseguente risparmio in termini di carburante necessario alle operazioni di volo in crociera ("*en route*") stimabile in circa 72,5 milioni di kg complessivi e una riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> stimabile in circa 229 milioni di kg.

In un quadro generale che – rispetto al periodo pre-pandemico e alla situazione precedente al conflitto russo-ucraino – ha visto nascere nuove collegamenti aerei (cosiddetti "City Pair"), aumentare il costo del carburante e, di conseguenza, modifiche ai flussi di traffico aereo, mentre le traiettorie di volo nello spazio aereo FRA-IT hanno determinato la riduzione della distanza totale pianificata, l'efficienza nella gestione del traffico aereo e le ottimali condizioni che caratterizzano l'uso dello spazio aereo nazionale hanno portato all'incremento del valore di "Occupancy" dello spazio aereo nazionale, che nel 2023 è risultato superiore al valore registrato nel 2019: in media, 1 minuto di volo in più per ogni volo assistito.

L'attrattività dell'uso dello spazio aereo italiano è stata supportata dal combinato disposto delle eccellenti prestazioni in termini di *capacity* e *predictability* e dalla capacità di ENAV di implementare numerose misure di *flight efficiency* che hanno determinato, a parità di condizioni, un aumento dell'efficienza delle traiettorie di volo pianificabili e, di conseguenza, un'ottimizzazione del consumo di carburante e una riduzione delle connesse emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera.

Il valore aggiunto determinato dall'insieme degli interventi realizzati da ENAV, oltre che trovare evidenza nell'aumento dei voli pianificati nello spazio aereo italiano (Occupancy) piuttosto che negli spazi aerei contigui, è ulteriormente comprovata dalla riduzione che, nel 2023, si è registrata nella lunghezza media delle rotte (cosiddetta "Total Route Length") pianificate dagli Airspace Users.

Se nello spazio aereo FRA-IT erano già stati rimossi i vincoli che caratterizzavano il precedente Network ATS, consentendo agli Airspace User di pianificare e volare su traiettorie dirette da un definito punto di ingresso nello spazio aereo nazionale a un punto di uscita, proseguendo su tale approccio anche nel 2023 sono stati realizzati interventi integrativi volti a consentire un'ulteriore armonizzazione dei profili di volo che interessavano le aree militari. In collaborazione con l'Aeronautica Militare, si è dato massimo impulso all'applicazione del concetto di "Flexible Use of Airspace" (FUA) e sono stati realizzati interventi che hanno permesso di ottenere un'ulteriore riduzione delle distanze pianificate e volate, con risultati che si possono

quantificare in una riduzione di circa 2,43 milioni di kg di carburante e con la conseguente riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera, stimabile in circa 7,65 milioni di kg.

Nell'ambito di progetti pluriennali che intendono integrare e ottimizzare ulteriormente il Network ATS in Terminale, migliorando il bilanciamento tra Flight Efficiency, Capacity e Predictability, anche nel 2023 EANV ha proseguito nell'implementazione delle azioni contenute derivanti da:

1. Piano di Transizione alla Performance Based Navigation (PBN-TP), pubblicando procedure strumentali di volo di tipo satellitare atte a consentire la progressiva dismissione di radioassistenze terrestri tecnologicamente obsolete, quali i Non Directional Beacon (NDB) e i Locator;
2. Transito della fornitura dei servizi di controllo di avvicinamento, da ATS Unit co-ubicati con gli enti ATS Aeroportuali, ai Centri di Controllo d'Area (ACC) e che, a fine 2023, ha visto passare a Milano ACC la responsabilità della fornitura del servizio di controllo di avvicinamento di Torino (fine novembre) e ha visto passare a Padova ACC la responsabilità della fornitura del servizio di controllo di avvicinamento di Venezia (fine dicembre).

Complessivamente, nel corso del 2023, i due programmi hanno apportato un contributo, in termini di Flight Efficiency, stimabile in circa 5,8 milioni di kg di carburante, corrispondenti a circa 18,3 milioni di chilogrammi di minori emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera.

Nell'ambito del piano di transizione alla PBN che, a invarianza o addirittura con un miglioramento del livello di servizio fornito, comporta la riduzione dei consumi energetici e dell'impatto elettromagnetico per la fornitura dei servizi del traffico aereo, alle 34 dismissioni del biennio 2020-2021, si aggiungono ulteriori 3 dismissioni di radioaiuti con conseguente riduzione dei consumi per l'esercizio della manutenzione ordinaria e straordinaria di tali impianti, ma anche dei costi e dei consumi di carburante dei mezzi utilizzati per il raggiungimento dei siti remoti ove tali sistemi di radionavigazione erano ubicati.

Per completare il quadro delle implementazioni operative che hanno rilevanza rispetto alle tematiche di sostenibilità, è importante menzionare il piano d'implementazione del nuovo Arrival Manager tool (AMAN). L'implementazione del nuovo AMAN su Roma ACC, avvenuta nel corso del 2022, ha determinato nel corso dell'esercizio 2023 la riduzione di circa 32.950 NM (miglia nautiche) complessive nelle traiettorie del traffico aereo in avvicinamento presso l'aeroporto di Roma Fiumicino, abilitando un correlato minor consumo di carburante stimabile in circa 366.000 kg e una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera pari a circa 1.154.000 kg.

Analoga implementazione è avvenuta a dicembre 2023 presso Milano ACC, in cui il sistema AMAN è stato implementato per migliorare le prestazioni nella gestione del traffico in avvicinamento presso gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo Oro al Serio.

### **Interventi connessi allo sviluppo dell'Advanced Air Mobility**

Il futuro della mobilità sostenibile passa anche attraverso lo sviluppo dell'Advanced Air Mobility e della sua componente Urban.

In accordo al "Piano Nazionale per la mobilità aerea avanzata", predisposto dall'ENAC, il Gruppo e, in particolare, la Capofila, collabora con gli altri Stakeholder, pubblici e privati, nel definire la proposta del framework regolamentare che possa consentire lo sviluppo dell'Advanced Air Mobility in Italia.

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

a decollo verticale, i c.d. eVTOL), così da contribuire a creare le condizioni per gestione innovativa dello spazio aereo.

Sotto lo stimolo dell'ENAC e in sinergia con gli altri player del settore, le Società del Gruppo, stanno fornendo il loro contributo tecnico-operativo per definire:

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

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

## 2. Stakeholder

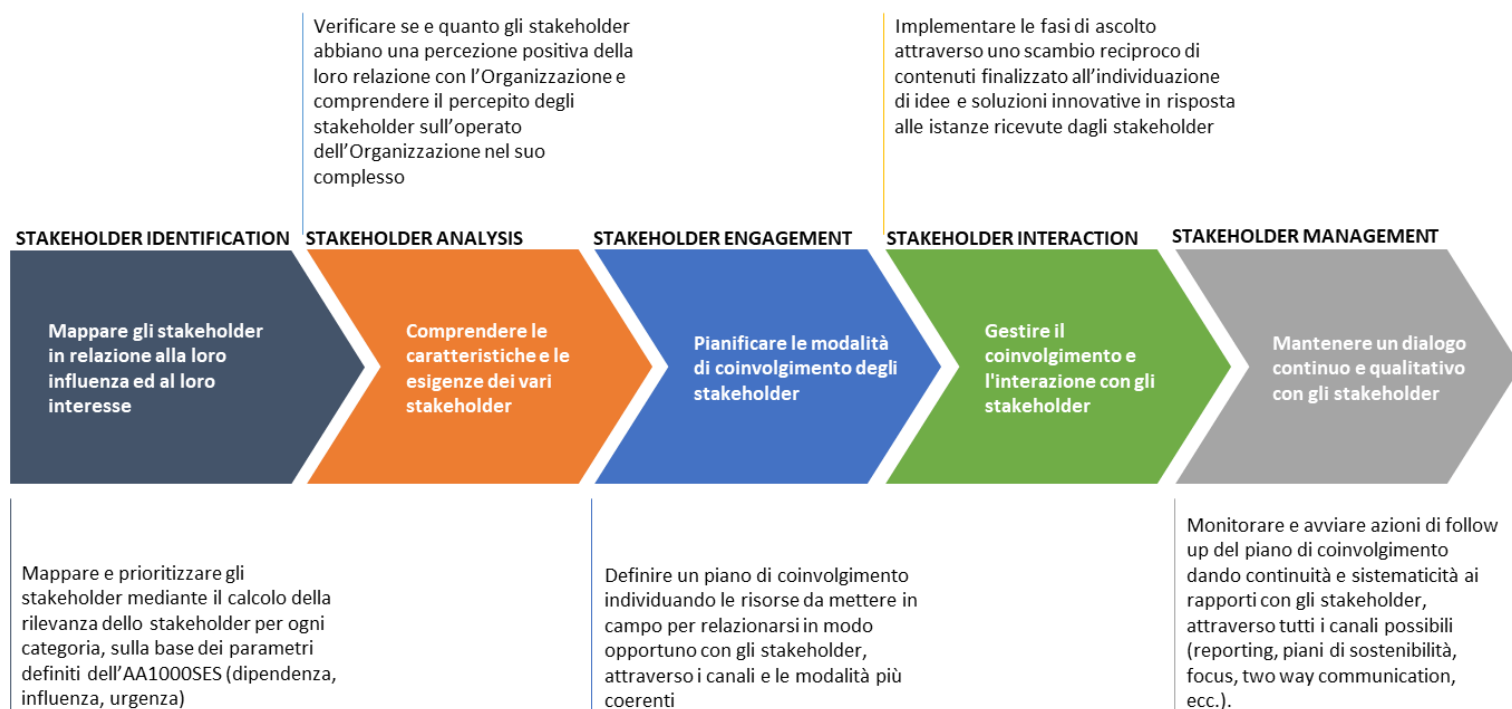


### Dialogo con gli stakeholder

Gli stakeholder sono fondamentali nel processo di creazione di valore e sono considerati parte integrante della gestione responsabile e sostenibile del business, per questo il coinvolgimento degli stakeholder è un processo essenziale per l'azienda, ed ENAV, nel tempo, lo ha rafforzato ulteriormente attraverso lo stakeholder management.

Nel 2023 è proseguito il dialogo con gli stakeholder più rappresentativi, nell'ottica di mantenere relazioni continuative attraverso un approccio programmatico e proattivo nella gestione dei loro bisogni e delle loro aspettative. Lo sviluppo di relazioni a lungo termine, infatti, permette di incrementare la fiducia degli stakeholder sia interni che esterni nonché di rafforzare l'immagine e la reputazione dell'azienda.

Nelle relazioni con i propri stakeholder ENAV persegue una strategia basata su cinque fasi:





## STAKEHOLDER

Portale intranet del Gruppo  
Survey  
Eventi/webinar  
Tavoli di lavoro  
Incontri HR

**Persone del Gruppo**

Portale internet del Gruppo  
Survey dedicate  
Canali di comunicazione dedicati  
Tavoli di lavoro

**Top Management**

Survey dedicate  
Tavoli di lavoro  
Workshop  
Open day  
Webinar

**Vettori**

Portale intranet del Gruppo  
Survey  
Eventi/webinar  
Tavoli di lavoro

**Società di gestione aeroportuale**

Portale internet del Gruppo  
Convegni  
Audit  
Eventi/webinar  
Tavoli di lavoro

**Fornitori e Industria**

**Comunità finanziaria**

Assemblea degli azionisti  
Roadshow  
Questionari Rating ESG  
Convegni finanziari e di settore  
Incontri one to one e di gruppo

**Istituzioni**

Comunicazioni Istituzionali  
Tavoli di lavoro  
Convegni

**Media**

Comunicati stampa  
Interviste  
Social network

**Opinion Leader**

Comunicati stampa  
Interviste  
Social network

## Investor Relations e la comunicazione finanziaria

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 di persona e virtuali, conferenze finanziarie e di settore, *site visit* e *roadshow*. In queste circostanze, il management, tipicamente il CEO (Chief Executive Officer) e il CFO (Chief Financial Officer) insieme al responsabile della struttura Investor Relations, presentano alla comunità finanziaria i principali risultati del periodo (trimestrali, semestrali, annuali), gli andamenti del business e le linee guida della strategia e si rendono disponibili a rispondere alle domande ricevute dai 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, si trovano all'interno di un'apposita sezione Investor Relations del sito web di ENAV.

Sono inoltre a disposizione della comunità finanziaria una *mailing list* dedicata, con cui l'Azienda comunica periodicamente le notizie più rilevanti che riguardano ENAV, e una *mail box* attraverso la quale la struttura Investor Relations 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 corso del 2023, ENAV ha avuto circa 240 interazioni con gli investitori istituzionali, sia in presenza che da remoto. 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 2023 appartengono ai maggiori istituti di intermediazione italiani ed esteri, alcuni dei quali specializzati su società infrastrutturali, e assicurano la pubblicazione periodica di report e analisi aggiornate sulle attività e la performance economico-finanziaria di ENAV. Di questi dieci analisti, a fine 2023, otto avevano una valutazione "BUY" sul titolo ENAV e due una valutazione "HOLD".

Infine, è importante sottolineare come nel corso dell'anno sia ulteriormente cresciuto l'interesse dei principali investitori istituzionali verso tematiche ESG e verso le attività intraprese da ENAV su questo fronte. Al fine di assicurare la sostenibilità del business nel lungo termine della società, ENAV include nella propria presentazione istituzionali agli investitori una sezione specifica sulla sostenibilità, in ottica di una sempre maggiore trasparenza in merito alle attività svolte, coinvolgendo gli investitori nelle proprie iniziative di *stakeholder management* e partecipando a conferenze ed eventi finanziari sui temi ESG.

Per il 2024 ENAV ha intenzione di arricchire ulteriormente le interazioni e il confronto con la comunità finanziaria, sfruttando le occasioni di *conference call*, *roadshow* e conferenze finanziarie. Inoltre, l'Azienda si pone l'obiettivo di ampliare la propria base di investitori, focalizzando l'attenzione su:

- investitori situati in aree geografiche non raggiunte nel corso del processo di quotazione in borsa;
- investitori con un'ottica d'investimento di medio-lungo periodo, con un focus sui fondi Sustainable and Responsible Investment (SRI), ampliando la propria disclosure su tematiche ESG;
- fondi specializzati nel settore delle infrastrutture.

## Andamento del titolo ENAV

ENAV, società quotata dal 26 luglio del 2016 sul Mercato Telematico Azionario MTA (oggi EXM – Euronext Milan) gestito da Borsa Italiana S.p.A., è attualmente l'unico Air Navigation Service Provider (ANSP) a essere quotato sul mercato dei capitali.

Dalla data di quotazione il titolo ENAV ha registrato un incremento del 4,1%, con una capitalizzazione di mercato al 31 dicembre 2023 pari a circa 1,86 miliardi di euro.

Durante l'esercizio 2023, il titolo ha mostrato un andamento negativo partendo da un'apertura di anno a euro 3,96 e chiudendo l'anno a un prezzo di euro 3,44, con un decremento di circa il 13%. L'andamento del titolo ENAV nel corso dell'esercizio è stato influenzato principalmente da fattori esogeni quali il conflitto russo-ucraino e l'aumento dei tassi di interesse e di inflazione.

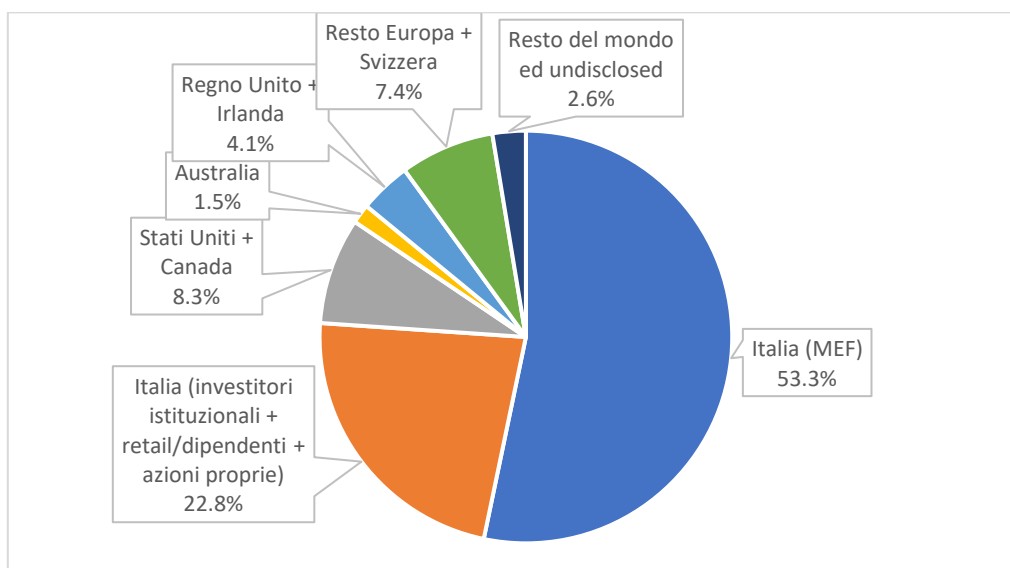
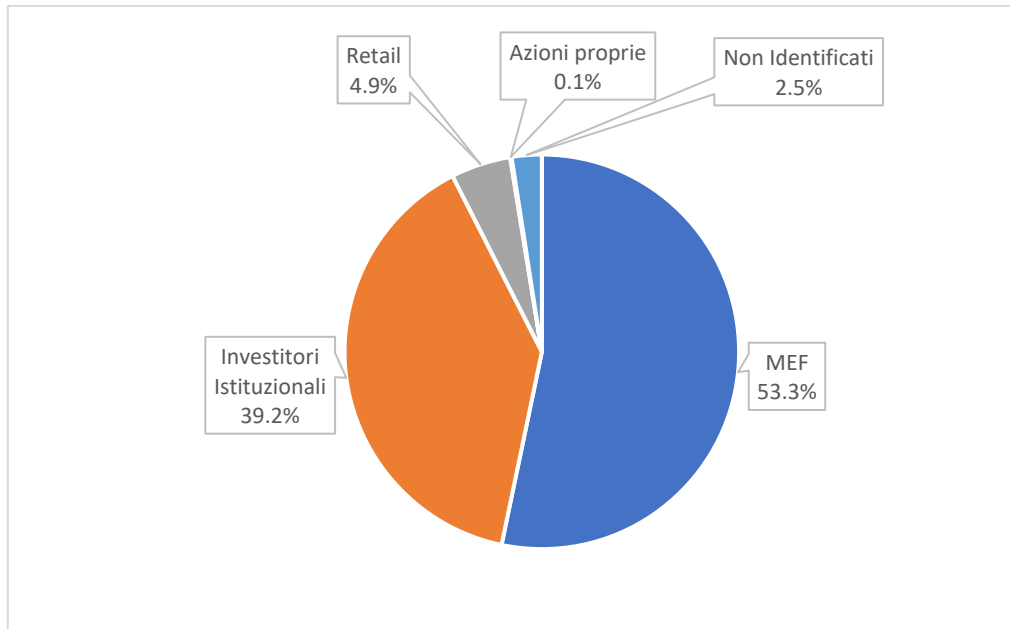
Il prezzo più alto del titolo nel 2023 è stato registrato nella giornata del 6 febbraio, con un prezzo per azione di euro 4,37, mentre il prezzo minimo si è avuto il 23 ottobre, con un prezzo per azione di euro 2,98.



## Struttura azionariato

A fine 2023 il capitale sociale di ENAV risulta pari a 541.744.385 euro ed è rimasto invariato rispetto al 2022. Il MEF detiene il 53,3% di ENAV mentre il 46,7% è flottante in Borsa Italiana.

Di seguito si riporta il dettaglio dell'azionariato di ENAV, risultante da shareholder ID effettuata a ottobre 2023, diviso per tipologia e area geografica.



## Relazione con enti, istituzioni e associazioni di settore

L'attenzione di ENAV nei confronti della comunità dell'aviazione civile non si sostanzia solo attraverso i servizi offerti ma anche attraverso la collaborazione e la partecipazione ad attività di respiro internazionale.

ENAV opera in un contesto settoriale altamente regolamentato, in una prospettiva prevalentemente internazionale data la natura del settore *aviation*, che presenta numerosi elementi di complessità normativa.

Principali enti, istituzioni e associazioni di settore con cui ENAV collabora:

- Organizzazioni e Istituzioni internazionali
  - Commissione Europea
  - EUROCONTROL - European Organisation for the Safety of Air Navigation
  - ICAO – International Civil Aviation Organisation
  - EASA – European Union Aviation Safety Agency
  - CANSO – Civil Air Navigation Services Organisation
  - EUROCAE – European Organisation for Civil Aviation Equipment
  - A6 Alliance
  - SESAR Deployment and Infrastructure Partnership
  - SESAR 3 Joint Undertaking
  - FAB BLUE MED
- Enti e Istituzioni nazionali
  - ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
  - ANSV – Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
  - AM – Aeronautica Militare
  - MEF – Ministero dell'Economia e delle Finanze
  - MIT – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
  - ASI – Agenzia Spaziale Italiana

La Società è soggetta alla supervisione dell'autorità nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e risponde a norme e standard tecnico-operativi, elaborati da istituzioni e organismi a livello internazionale, comunitario e nazionale. L'emanazione di nuove disposizioni normative ovvero modifiche al quadro normativo vigente, applicabili all'ambito di attività di ENAV e delle Società del gruppo, ha un impatto rilevante sull'operatività, sulla gestione organizzativa e finanziaria nonché sui piani di sviluppo di ENAV.

In tale ottica, ENAV opera direttamente e svolge ruoli di vario livello, nelle attività tecniche e di governance, delle organizzazioni succitate, contribuendo con le proprie risorse a guidare i processi evolutivi e di modernizzazione del sistema ATM europeo ed internazionale.

Per ENAV tali attività, oltre a rappresentare la conferma della propria autorevolezza in campo ATM a livello nazionale e internazionale, costituiscono 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 e valorizzando gli investimenti messi in campo per garantire un servizio per l'utenza sempre all'avanguardia nonché per assicurare il posizionamento strategico delle Società del Gruppo ENAV in prospettiva commerciale.

Inoltre, ENAV svolge un ruolo attivo attraverso la partecipazione ad accordi di cooperazione, partnership e programmi bi-multilaterali ed è parte integrante delle iniziative orientate alla realizzazione del Single

European Sky (SES), promosse e supportate dalla Commissione europea, da EASA, EUROCONTROL e da altri enti ed organizzazioni comunitarie.

In ambito SES, ad esempio, ENAV partecipa alle attività SESAR di ricerca, sviluppo e implementazione e coordina 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 (Israele e Macedonia del Nord).

Infine, ENAV detiene partecipazioni azionarie in società internazionali nel campo dei servizi satellitari (Aireon, ESSP).

Per quanto riguarda la gestione delle attività legate alle relazioni con enti, istituzioni e associazioni di settore, ENAV ha implementato specifiche Procedure del Sistema di Gestione della Qualità, che definiscono i processi, le responsabilità e gli attori interni ed esterni coinvolti. In particolare:

- procedure che afferiscono alla normativa internazionale e alle partecipazioni del personale ENAV alle attività degli organismi internazionali: attraverso tali procedure sono definiti i processi e le modalità di ingaggio delle risorse interne e delle organizzazioni e istituzioni nazionali e internazionali che sono titolate a emanare e modificare le norme di riferimento per ENAV (es. procedure per le partecipazioni internazionali e per la consultazione della Regolamentazione Internazionale). Sono in essere inoltre ulteriori iniziative, che identificano ambiti di rischio e opportunità che il settore normativo può creare nella vita della Società e che forniscono strumenti per presidiare e influenzare come necessario tale ambito normativo, in rispondenza agli obiettivi posti nel Piano Industriale, organizzando le linee di intervento, ovvero una pianificazione delle attività e modalità attraverso le quali siano individuati, sviluppati e perseguiti gli obiettivi del Gruppo ENAV, supportando l’attuazione di misure concrete e la verifica dello stato di avanzamento delle attività (es. l’Action Plan Regolamentazione Internazionale, aggiornato e pubblicato annualmente);
- procedura di accesso ai co-finanziamenti europei a cui le Società del Gruppo ENAV devono attenersi: a mezzo di tale procedura vengono disciplinate nel dettaglio le modalità di partecipazione ai vari programmi di co-finanziamento messi a disposizione dalla Commissione europea (es. Horizon Europe, Connecting Europe Facility, Next Generation EU).

Principali attività in corso:

- attività di sviluppo e implementazione di un sistema strutturato di monitoraggio della compliance alla regolamentazione internazionale, attraverso un tool dedicato, con l’obiettivo di rendere ancora più accurata, tempestiva e quantificabile la rispondenza delle attività della Società rispetto alla normativa internazionale di riferimento → Implementazione tool di monitoraggio e cooperazione interna previsto primo semestre 2024.
- aggiornamento del pacchetto legislativo europeo c.d. Single European Sky 2+, che vede un notevole impatto sul settore aviazione e sulle attività del Gruppo ENAV. La partecipazione proattiva in coordinamento con altri ANSP europei, enti ed organizzazioni nazionali ed internazionali ha portato ad una revisione corposa della proposta iniziale avanzata dalla Commissione europea nel settembre 2020 → Revisione di numerose aree chiave per ENAV e riallineamento dei contenuti alle linee strategiche della Società (tale attività proseguirà nel corso del 2024).
- piena operatività delle neocostituite SESAR 3 Joint Undertaking e Consorzio SDIP nonché dei progetti co-finanziati promossi e gestiti sotto la rispettiva egida. A tali entità è stato affidato, dalla Commissione europea, il mandato di operare per assicurare la sincronizzazione ed il coordinamento delle attività di ricerca, innovazione e implementazione di SESAR e vedono l’attività congiunta dei principali ANSP, Aeroporti e Compagnie aeree insieme ad Eurocontrol → Sviluppo e rafforzamento dei processi di

consultazione e coordinamento della SESAR Deployment and Infrastructure Partnership per un pieno coordinamento delle attività di implementazione tecnico-operativa a supporto del Single European Sky.

La relazione con gli enti, le istituzioni e le associazioni di settore è una delle tematiche materiali per l'Azienda, in tal senso la Società nel corso degli anni ha identificato la dimensione normativa ad essa legata come una delle aree di attenzione nel Piano Industriale per i rischi e le opportunità che questa può creare.

A tal fine l'adozione e il rispetto delle procedure succitate sono essenziali per mitigare gli impatti potenzialmente negativi derivanti dalle relazioni con enti, istituzioni e associazioni di settore. In particolare, avere la consapevolezza dello stato di sviluppo dei processi internazionali, comunitari e nazionali, definire gli ambiti strategici e i temi prioritari da presidiare per il raggiungimento degli obiettivi aziendali, partecipare attivamente ai vari consessi decisionali internazionali e nazionali promuovendo gli interessi, il posizionamento ed il ruolo di ENAV, le attività svolte, gli investimenti effettuati nonché le competenze acquisite – che rappresentano i fattori di successo ed il vantaggio competitivo che caratterizza il gruppo ENAV – rende minimo il rischio di impatto negativo delle attività.

In quest'ottica sono state attuate delle azioni di monitoraggio per l'identificazione di attività critiche e del relativo indice di progresso, così come l'individuazione di opportunità per ENAV, in relazione alla pianificazione di cui al Piano Industriale. Individuate le criticità e le opportunità, si agisce in maniera sinergica, anche con il coordinamento tra enti, istituzioni e organizzazioni esterne e/o Strutture Organizzative ENAV competenti per materia.

Il processo prevede, anche attraverso iniziative di Quality Management System, l'identificazione di rischi e opportunità che la regolamentazione internazionale, il posizionamento strategico internazionale e il conseguimento di co-finanziamenti possono creare per la Società e la verifica dello stato di avanzamento delle attività a esso correlate (es. Action Plan Regolamentazione Internazionale, Procedura per il monitoraggio della reportistica, reportistica esterna verso enti finanziatori e MIT, e interna verso l'Organismo di Vigilanza). Vengono definiti gli ambiti normativi prioritari, identificati gli attori interni ed esterni coinvolti e viene altresì monitorato costantemente il progresso delle attività, attraverso l'aggiornamento periodico dell'Action Plan stesso, in cooperazione con le Strutture Organizzative interessate.

L'efficacia di quanto messo in atto dall'azienda può essere definita sulla base dell'allineamento tra gli sviluppi normativi e di pianificazione internazionale rispetto alle linee strategiche e attività della Società.

Nel contesto delle strategie messe in campo dal Gruppo ENAV per gestire in modo efficace, inclusivo e circolare le problematiche di impatto ambientale, sociale ed etico, merita sicuramente menzione anche la partecipazione ai vari programmi di co-finanziamento europeo a mezzo dei quali la Commissione europea mette a disposizione investimenti volti ad accelerare, tra gli altri, la transizione ecologica e digitale; per traguardare il conseguimento di una maggiore equità di genere, territoriale e generazionale.

Nel corso dell'annualità in esame il Gruppo ENAV ha visto il riconoscimento di un cospicuo co-finanziamento per l'implementazione di progetti preordinati alla riduzione delle emissioni pro capite di gas climalteranti in Italia, in linea con il più ampio Programma del Green Deal europeo, nonché di attività previste a Piano Investimenti oltre che prescritte dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 2021/116, emanato a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa e il cui contenuto è cogente per l'Italia alla stregua degli altri Paesi europei.

Obiettivi futuri	Timing
<p>Ruolo primario di ENAV in ambito Traffic Management for UAS – UTM:</p> <p>ENAV insieme alla partecipata D-Flight, ed in cooperazione con le autorità italiane, svolge un ruolo propulsivo in questo nuovo settore, con enormi potenzialità di benefici a livello sociale ed economico, anche a livello europeo ed internazionale. Il riconoscimento del ruolo di leadership offre per ENAV ed il sistema paese valide opportunità commerciali per la fornitura di servizi, di know-how e di sistemi infrastrutturali sul mercato internazionale.</p> <p>Inoltre, la controllata Techno Sky ha ricevuto le autorizzazioni necessarie da EASA per l'utilizzo dei droni nel campo del monitoraggio di alcuni sistemi tecnologici, con notevoli benefici in termini ambientali ed economici.</p>	2024 - 2026
<p>Ruolo primario di ENAV nell'ambito delle Higher Airspace Operations (HAO) e dello Space Traffic Management (STM):</p> <p>Le HAO e lo STM hanno come obiettivo quello di garantire lo sviluppo in piena sicurezza delle operazioni nello spazio aereo a quote più elevate rispetto a quelle attualmente utilizzate dall'aviazione tradizionale, riducendo il rischio di collisioni e interferenze, in collaborazione con l'ATM, promuovendo la sostenibilità a lungo termine delle attività spaziali.</p> <p>In tale ottica ENAV si è fatta parte attiva in importanti iniziative in sinergia con il regolatore nazionale ENAC e con altri attori nazionali ed internazionali. Un esempio è il progetto "ECHO" (European Conops for Higher Airspace Operations), che dopo aver definito il concetto operativo per lo sviluppo di questa nuova tipologia di traffico, ha recentemente avviato la seconda fase (ECHO 2) per la definizione e la validazione di soluzioni per l'integrazione delle HAO nell'ATM.</p>	2024 - 2026
<p>Intercettare opportunità di mercato relative al concetto di ATM Data Services Provision (ADSP) trattato nella proposta legislativa SES II+. Tali opportunità potranno essere colte direttamente dal gruppo ENAV ovvero attraverso società partecipate (ESSP, Aireon, ecc.).</p>	2024 - 2026

Progetti futuri	Descrizione
CoFlight e 4Flight	<p>ENAV, in partnership con il provider francese DSNA e con il consorzio industriale Leonardo – Thales, partecipa al programma "CoFlight" per la progettazione, lo sviluppo e l'implementazione del nuovo sistema di processamento dei dati di volo "Flight Data Processing" (FDP).</p> <p>Inoltre, ENAV è coinvolta nello sviluppo di una innovativa interfaccia per la gestione delle operazioni ATM da parte del personale operativo (4-Flight).</p>

## Relazioni con i clienti

Tra gli stakeholder del Gruppo ENAV, le compagnie di navigazione aerea, insieme alle altre componenti dell'aviazione commerciale, ricoprono un ruolo di assoluta centralità come clienti dei servizi ATS erogati.

ENAV, attraverso la struttura di Customer Relationship, ha sviluppato nel corso dei recenti anni un efficace network di relazioni. La proattività rappresenta l'elemento caratterizzante del sistema, supportato da una rete di accordi di cooperazione operativa, sottoscritti con i maggiori operatori del trasporto aereo.

In forza di questi rapporti e cooperazioni, ENAV assicura un costante e aggiornato flusso di informazioni tra *provider* e clienti e un conseguente coinvolgimento nelle attività. Grazie alle appendici operative inserite in ogni accordo, dedicate all'arricchimento professionale e alle attività di training congiunto, ENAV dispone di un efficace strumento per comprendere meglio le esigenze e le aspettative dei clienti, allineando, laddove necessario i requisiti dei servizi alle dinamiche esigenze del settore aeronautico.

Le attività "*side by side*" operative con le compagnie aeree, come gli *Observer Flight* per i CTA (Controllori del Traffico Aereo) e l'accesso alle sale operative dei piloti, sono oggi una consolidata routine tra le più efficienti nel panorama di riferimento. I programmi condivisi con le compagnie costituiscono un'agenda lavori consolidata che consente di svolgere attività d'informazione generica o specifica nel corso dell'anno, come Open Day, Workshop, Webinar e *meetings vari*, ivi inclusa la partecipazione di piloti a sessioni di formazione per il personale CTA.

Tra le iniziative partecipate da Operations, riscuotono particolare interesse i *web meetings* tematici per le varie implementazioni, ad esempio l'implementazione del Digital-ATIS e DCL in Data-Link su Roma Fiumicino, le *Pilot's conference* in cooperazione con ADR – Aeroporti di Roma e le sessioni di "*ramp-up*" dedicate alle singole compagnie aeree in previsione della stagione estiva.

La Relazione annuale di Customer Satisfaction e le Relazioni semestrali sul monitoraggio delle segnalazioni consentono il monitoraggio dell'efficacia delle azioni intraprese, mentre feedback qualitativi che annualmente vengono rilasciati dagli Airspace Users in sede di compilazione dei questionari sottoposti rappresentano gli indicatori utilizzati in tal senso.

L'organizzazione delle relazioni con i clienti, la fruibilità delle iniziative promosse e il costante supporto assicurato ai clienti dei servizi ATS riconoscono al servizio di Customer Relationship una posizione prossima all'eccellenza nel gradimento dei clienti.



IDS AirNav fornisce un servizio di assistenza per tutti i clienti che abbiano attivo un contratto di manutenzione. La Struttura Organizzativa *Customer Care*, afferente all'area *Services*, effettua la prima analisi delle richieste di supporto tecnico avanzate dai clienti (utenti utilizzatori dei prodotti IDS AirNav). Tale prima

fase di supporto può concludersi con un'indicazione (o una procedura) per la rimozione del problema presentato e/o supporto diretto nell'utilizzo del sistema o con un *workaround*, eventualmente con il coinvolgimento delle Strutture Organizzative *Product Management* e *System and Software Engineering*.

Nella gestione della *customer satisfaction*, attraverso il tool "*Freshdesk*" è possibile generare una serie di indicatori di varia natura, che permettono di monitorare:

- la quantità di richieste di supporto presentate;
- i *software* per i quali si ricevono richieste di supporto;
- i tempi medi di risoluzione;
- le ragioni delle richieste che si riescono a risolvere nella prima fase di supporto.

Tali indicatori vengono condivisi e distribuiti ai vari *stakeholder* interni che necessitano di avere dettagli per:

- definire, adeguare o avviare azioni e strategie commerciali;
- sollecitare maggior attenzione e supporto nella gestione tecnica del cliente stesso;
- indirizzare *effort* e risorse verso quelle aree (o sotto-aree) del sistema che presentano problematiche con maggior frequenza;
- identificare eventuali elementi comuni per i piani di evoluzione del sistema nel medio-lungo periodo.

Poiché alcuni dei prodotti sviluppati da IDS AirNav forniscono funzionalità operativamente critiche, nella seconda metà del 2023 è stato attivato un servizio di assistenza attivo 24 ore su 24. Tale servizio, al momento in fase di pilotaggio solo per un prodotto ("*CRONOS*") e per alcuni clienti, consente agli utenti di avere assistenza immediata contattando un numero telefonico unico, ed eventualmente smistando la chiamata alle risorse in turno di reperibilità.

La Società D-Flight si è dotata di uno specifico Servizio di Assistenza Clienti ("*Help Desk*") al fine di indirizzare gli utenti verso un unico canale di comunicazione. L'*Help Desk* è un servizio di assistenza multicanale, disponibile in lingua italiana e inglese, che offre supporto agli utenti della piattaforma gestita da D-Flight attraverso:

- un canale sincrono, disponibile in diverse modalità:
  - Phone: un'infrastruttura telefonica dedicata;
  - Live Chat e Live Agent (chatbot) – di cui è prevista la delivery nel corso del 2024 – ovvero una Live Chat che centralizza e automatizza i principali canali di messaggistica (come i social network e le applicazioni per la messaggistica istantanea) utilizzati dall'utente per la richiesta del supporto; un Live Agent (chatbot), attraverso il quale i clienti possono chiedere supporto a un widget virtuale e personalizzato presente sul sito web di d-Flight;
- un canale asincrono tradizionale (backoffice), che può essere erogato nel caso in cui l'utente riscontri difficoltà nell'utilizzo della piattaforma o nell'accesso ai servizi erogati da D-Flight. Accedendo sul sito web di D-Flight, l'utente può consultare attentamente le FAQ, le guide video e il Manuale Utente. Inoltre, l'utente ha la possibilità di aprire un "*Trouble Ticket*" (TT) utilizzando e compilare un *form* disponibile on-line per la richiesta di assistenza.

Inoltre, nell'ottica di miglioramento della qualità del servizio offerto, D-Flight si è dotata di uno strumento finalizzato alla rilevazione del grado di soddisfazione dell'utente ("*Customer Satisfaction Level*"); per entrambe le tipologie di canale è prevista, a seguito di ogni richiesta di assistenza, un sistema di rilevazione non obbligatorio del grado di soddisfazione da parte dell'utente. Con cadenza trimestrale, i risultati di tale rilevazione vengono presentati internamente alla direzione di D-Flight. Inoltre, vengono svolte specifiche analisi interne finalizzate al recupero della Customer Satisfaction per recensioni che hanno ricevuto una valutazione bassa.

## Il network della sostenibilità

La partecipazione attiva ad una serie di network incentrati sulla sostenibilità è un impegno che l'azienda ha preso e che porta avanti con determinazione, nella consapevolezza che confrontarsi con le politiche e i progetti sviluppati da altre aziende, indipendentemente dal settore di appartenenza, sia un elemento prezioso di apprendimento e crescita.



### Sustainability Makers

Associazione di riferimento per professionisti che si occupano di sostenibilità e di responsabilità sociale d'impresa in qualità di manager d'azienda, consulenti e ricercatori e che vede protagonisti oltre cento manager e professionisti che si dedicano ai temi della Responsabilità Sociale d'Impresa. L'impegno di ENAV si sostanzia anche attraverso la partecipazione, attraverso il proprio head of Sustainability and CSR, nel Consiglio direttivo di Sustainability Makers.



### Fondazione Global compact Italia

Da gennaio 2021, ENAV è parte della Fondazione Global Compact Network Italia che fa propria la mission del Network e si propone di diffondere la conoscenza del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC) favorendo l'incremento delle adesioni sul territorio nazionale e promuovendo l'impegno a favore della corporate sustainability da parte delle imprese e organizzazioni italiane aderenti.



### Salone della CSR e dell'innovazione sociale

Enav partecipa dal 2019 al *salone della CSR e dell'innovazione sociale*, l'appuntamento più atteso da chi crede nella sostenibilità. Riconosciuto come il principale evento in Italia dedicato a questi temi, il Salone ha contribuito alla diffusione della cultura della responsabilità sociale, offerto occasioni di aggiornamento, facilitato il networking tra i diversi attori sociali.



### ASVIS

ENAV è tra i membri dell'Alleanza italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS), l'associazione nata il 3 febbraio del 2016, su iniziativa della Fondazione Unipolis e dell'Università di Roma "Tor Vergata", per far crescere nella società italiana, nei soggetti economici e nelle istituzioni la consapevolezza dell'importanza dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile e per mobilitarli alla realizzazione degli Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs - *Sustainable Development Goals*) attraverso:

- lo sviluppo di una cultura della sostenibilità a tutti i livelli, orientando a tale scopo i modelli di produzione e di consumo;
- l'analisi delle implicazioni e le opportunità per l'Italia legate all'Agenda per lo sviluppo sostenibile;
- il contributo per la definizione di una strategia italiana mirata al conseguimento degli SDGs (anche utilizzando strumenti analitici e previsivi che aiutino la definizione di politiche per lo sviluppo sostenibile) e alla realizzazione di un sistema di monitoraggio dei progressi dell'Italia verso gli SDGs.

ENAV è parte di ET.group il progetto sviluppato attorno a ETicaNews, ideato da un gruppo di giornalisti e professionisti. La testata nasce su tre linee guida:

- giornalismo sull'etica, occupandosi cioè di tematiche che promuovano e diano voce a una società che sia sostenibile da un punto di vista economico e sociale;
- giornalismo etico, ossia indipendente da pubblicità, legami politici o relazionali, ponendosi sotto la garanzia del comitato etico-scientifico;
- giornalismo wikietico, ovvero un tipo di giornalismo che mira a dare voce al network di stakeholder e lettori, e a coinvolgerlo nel progetto.

**Ceo for Life** 

CEO for life awards è un'iniziativa fondata da HR Community, che riunisce i CEO delle più importanti aziende del panorama italiano, impegnate nello sviluppo sostenibile, a cui ENAV aderisce dal 2021

**Associazione Infrastrutture Sostenibili (AIS)**



AIS è un'associazione tecnico-scientifica, che si caratterizza come un Think Tank di eccellenza, ponendosi come un interlocutore autorevole e prezioso per le istituzioni pubbliche e private.

Principale obiettivo dell'Associazione è di favorire la diffusione di una cultura ampia e qualificata della sostenibilità e una sempre maggiore consapevolezza del valore sociale ed economico di poter disporre di infrastrutture sostenibili.

### 3. People

Highlights people	
Dipendenti	4.254
Nuovi assunti	419
- di cui under 30 anni	322
Ore di formazione erogata	236.243



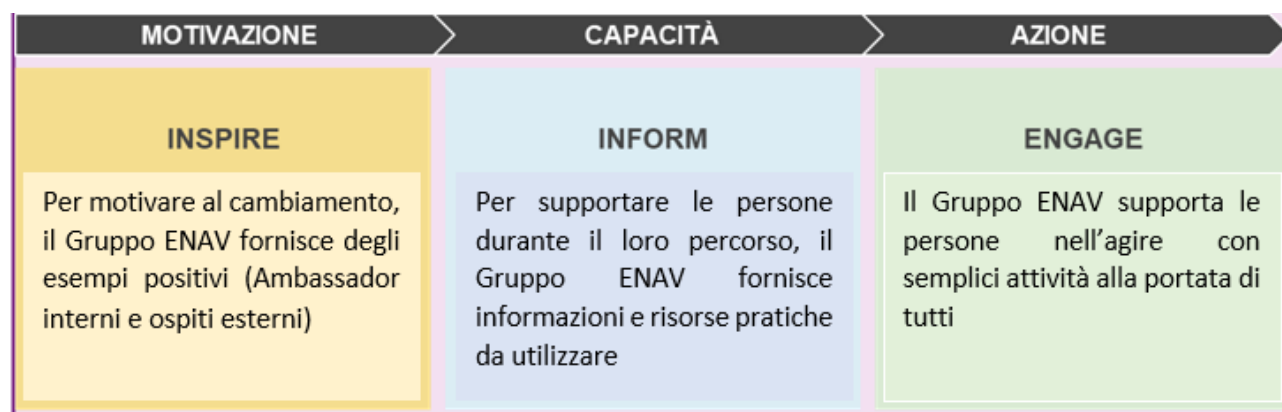
Le persone del Gruppo rappresentano il fattore chiave per disegnare e rendere sostenibile il cielo del futuro. Grazie alla dedizione e alla professionalità delle proprie persone, il Gruppo ENAV è in grado di fornire servizi di altissima qualità per il trasporto aereo, mantenendo un costante impegno nella creazione di un ambiente di lavoro inclusivo, collaborativo e sostenibile, in cui ognuno possa sentirsi apprezzato e coinvolto.

#### Cultura di sostenibilità

Fin da quando il Gruppo ENAV ha deciso di investire risolutamente nello sviluppo sostenibile, un aspetto è apparso immediatamente chiaro: per raggiungere qualsiasi obiettivo è necessario partire dalle persone.

In ENAV il fattore umano è determinante e qualsiasi obiettivo deve essere necessariamente condiviso a tutti i livelli. Tuttavia, sviluppare una “cultura della sostenibilità” rappresenta ben più di un obiettivo aziendale. Infatti, ciò ha comportato la necessità di avviare un vero e proprio percorso di *change management* finalizzato all’accrescimento della consapevolezza rispetto al tema della sostenibilità.

Per questo motivo, al fine di diffondere la “cultura della sostenibilità” in ENAV, è stata sviluppata una strategia articolata rispetto a tre direttrici.



#### Gli Ambassador della sostenibilità

Gli Ambassador della sostenibilità sono persone di ENAV provenienti da diverse funzioni e sedi aziendali che hanno il compito di agire da “megafono” per tutte le attività connesse alle tematiche ESG; sono persone con uno spiccato interesse verso il tema, deputate a diffondere la cultura della sostenibilità all’interno del Gruppo ENAV. Nel 2023 è stata lanciata una nuova “*call to action*” al fine di ampliare il gruppo degli ambassador, che oggi è composto da oltre 60 persone.



### Sezione dedicata alla Sostenibilità nella intranet

Il Portale "Sustainability", dedicato alle persone di ENAV, è un *magazine* in costante aggiornamento, organizzato su tre aree: ENAV Sustainability News, World Sustainability News e la Libreria dei documenti di sostenibilità.



### Podcast Storie In-sostenibili

Il podcast è suddiviso in 10 puntate che raccontano storie "insostenibili" attraverso testimonianze, interviste ed eventi di cronaca. Le puntate trattano temi come la salute e sicurezza sul posto di lavoro, la disabilità, il fast fashion, le città sostenibili, il controllo delle filiere produttive e altri temi attuali.

Inoltre, vengono messi in evidenza i principi etici a cui le aziende non possono più sottrarsi e quanto i comportamenti personali, prima di quelli collettivi, passino attraverso la conoscenza e la consapevolezza.

L'obiettivo del podcast è quindi creare consapevolezza nei comportamenti quotidiani. Il vero cambiamento infatti passa attraverso le azioni di ogni persona.

## Diversità e inclusione

Per il Gruppo ENAV, promuovere la diversità e l'inclusione è un imperativo morale, perché ogni individuo ha il diritto di esprimersi al meglio delle proprie capacità in un ambiente di lavoro equo, inclusivo e rispettoso delle differenze individuali.

Il Gruppo ENAV si è dotato di una Politica sulla Diversità e l'Inclusione, nell'ottica di concretizzare l'impegno nella valorizzazione delle proprie risorse umane e promuovere il sostegno di politiche a favore dell'inclusione, della diversità e delle pari opportunità.

La politica si ispira ai principi e ai valori di riferimento a livello nazionale e internazionale in ambito diversità e inclusione, tra cui la "Carta per le pari opportunità e l'uguaglianza sul lavoro" promossa da Sodalitas, gli UN Global LGBTI Standards for Conduct, l'UN Women e UN Global Compact -Women's Empowerment Principles, la United Nations Equal Pay/International Coalition (EPIC). Nel corso del 2023 sono state svolte le azioni propedeutiche che porteranno nel primo semestre del 2024 all'aggiornamento della Policy e alla costituzione di un Comitato Guida con un mandato specifico sulla parità di genere.

Nel corso del 2023, la Struttura Organizzativa dedicata – *Talent Experience, Diversity and Inclusion Initiatives*, incaricata di raccogliere e direzionare iniziative in grado di promuovere una cultura inclusiva e di valorizzazione delle competenze di ciascuno – ha focalizzato l'attenzione sulla fase di analisi e conoscenza delle principali aree di Diversity che caratterizzano la cultura organizzativa e lo scenario del Gruppo ENAV, avviando diversi programmi e azioni.

Inoltre, nel mese di gennaio 2023, è stata nominata una nuova Consiglieria di fiducia (figura specializzata, esterna e imparziale) – prevista nel Regolamento sugli abusi, le molestie e le violenze sul luogo di lavoro, di cui il Gruppo ENAV si è dotato – chiamata a gestire e svolgere funzioni di prevenzione e di contrasto alle discriminazioni, abusi e molestie nei luoghi di lavoro. La Consiglieria opera in collaborazione con la struttura HR e con il Comitato Pari Opportunità, attivando processi di cura e protezione delle relazioni lavorative a rischio di discriminazione o molestia. La proficua collaborazione tra gli attori coinvolti sul tema ha consentito di intervenire efficacemente nell'ambito della prevenzione e del contrasto di situazioni di discriminazione, abuso e molestie nei luoghi di lavoro. In particolare, nel 2023 sono pervenute alla Consiglieria di fiducia nove richieste di consultazione, di cui due sono state trattate e ritenuti non pertinenti al perimetro delle attività e

pertanto adeguatamente indirizzati verso le opportune risposdenze; gli altri casi rientrano nella fattispecie di possibili comportamenti discriminatori per fattori riferibili al genere, alla disabilità e ai carichi di cura<sup>16</sup>.

L'intervento della Consigliera di fiducia ha permesso di agire concretamente sia in ottica preventiva che riparativa rispetto a specifiche situazioni afferenti la sfera lavorativa, garantendo un'attenta cooperazione delle funzioni HR coinvolte, nel rispetto della volontà delle persone segnalanti.

Le azioni di prevenzione fanno invece riferimento ai processi di formazione e alle iniziative di sensibilizzazione, nonché al rafforzamento della governance di Gruppo sui temi di diversità e inclusione.

In ambito formativo, sono stati avviati percorsi di rafforzamento e sviluppo rivolti alle donne che ricoprono figure manageriali e iniziative di formazione rivolte all'intera popolazione aziendale. Ad esempio, insieme al partner "Valore D", sono stati attivati percorsi di sviluppo delle competenze manageriali e di *mentorship* cross-aziendale e sono state proposte specifiche "pillole" formative (in modalità *e-learning*) sui temi delle molestie sul luogo di lavoro e degli *unconscious bias*. Inoltre, è stata raggiunta una parte del *middle management* di Gruppo (66 responsabili di Strutture Organizzative) con un corso di formazione in aula sul tema del *Diversity Management* e della gestione dei team. La popolazione aziendale è stata invitata a usufruire di un catalogo di corsi di formazione e *talks* sui temi di diversità e inclusione, e a partecipare alla maratona interaziendale "*4Weeks 4Inclusion*" a cui il Gruppo ENAV ha preso parte.

Le iniziative di sensibilizzazione hanno inoltre riguardato la partecipazione alla campagna "*ValoreD4STEM*", volta a valorizzare le competenze delle donne STEM con il coinvolgimento di 15 ingegnere del Gruppo ENAV.

Verso l'esterno sono state attivate iniziative volte a far conoscere la realtà del Gruppo ENAV, con l'obiettivo di ampliare la platea di potenziali candidati e persone interessate alle professionalità e alle attività di ENAV con l'obiettivo di attrarre le giovani generazioni e promuovere le carriere STEM femminili. In particolare, ENAV si è rivolta alla popolazione scolastica più giovane partecipando all'evento "*Fly Future*" e attivando il progetto "ENAV incontra le scuole", che ha visto la diffusione di un video promozionale presso le scuole secondarie di secondo grado del territorio nazionale e l'organizzazione di incontri pilota presso scuole secondarie di primo grado dell'area romana per promuovere la conoscenza delle professioni legate al trasporto aereo. Inoltre, ENAV ha partecipato al Progetto "*Inspiring Girls*" (coordinato da Valore D), grazie al quale una ingegnere di ENAV e una figura HR hanno incontrato una scuola secondaria di primo grado con l'obiettivo di ispirare le giovani generazioni, con attenzione particolare alle ragazze, verso le carriere STEM.

La survey "Diversity and Inclusion" e i *focus group* tematici attivati durante l'anno hanno permesso di raccogliere le maggiori esigenze relative alle aree della diversità, dando la possibilità di attivare canali di comunicazione, nonché favorendo la conoscenza tra persone appartenenti alle diverse Società del Gruppo.

Inoltre, è stato avviato il progetto pilota "*Work child balance*", che si pone l'obiettivo di intervenire nell'ambito della genitorialità e sono proseguite le attività avviate nel progetto "*Improve yourself*" rivolto a lavoratori con disabilità. Infine, è proseguito il progetto "Nuove Rotte" – già avviato nel 2022 – con l'obiettivo di supportare con un percorso di *life coaching* le persone che si avvicinano alla fine della propria carriera lavorativa, che rappresenta un importante momento di cambiamento. Il target dei destinatari sono le persone del Gruppo ENAV il cui pensionamento è previsto nei 4 mesi successivi. Il percorso è articolato in quattro sessioni di *life coaching*, svolte da remoto e a distanza di circa due settimane l'una dall'altra, di cui due sessioni antecedenti e due successive alla data di pensionamento.

---

<sup>16</sup> Nel dettaglio: un caso riguarda una specifica richiesta di consulenza avanzata dalla Struttura HR alla Consigliera di fiducia per fini gestionali; quattro segnalazioni sono state gestite in coordinamento tra la Consigliera di fiducia e la Struttura HR su esplicito consenso delle persone segnalanti; due segnalazioni sono rimaste nell'ambito del confronto tra il dipendente e la Consigliera di fiducia, in quanto i segnalanti hanno deciso di non attivare la procedura informale prevista dagli strumenti normativi interni.

Nel corso del 2023, è stato siglato un accordo con una rete di servizi in ambito sanitario (ASL) e dell’inserimento al lavoro di persone con disabilità (Ufficio del Comune di Roma – Centri di Orientamento al Lavoro), con la partecipazione di un’associazione di terzo settore per l’inclusione di persone con disabilità, al fine di ospitare un tirocinio di inclusione sociale presso la Società Techno Sky.

Gli impatti positivi generati dalle iniziative promosse nell’ambito della diversità e dell’inclusione vengono monitorati costantemente attraverso la raccolta di feedback e la previsione di specifici momenti di restituzione dei risultati agli stakeholder. Inoltre, a valle delle diverse attività avviate (come ad esempio la reportistica della Consigliera di fiducia, il monitoraggio dei processi formativi e di sviluppo per lavoratori fragili, gli *outcome* della Certificazione di parità di genere, il Progetto-pilota rivolto ai lavoratori neo-genitori), sarà possibile orientare le azioni successive in base alle evidenze emerse.

L’interazione con gli stakeholder (Comitato Pari Opportunità, Responsabili di Strutture Organizzative e popolazione aziendale) permette un costante monitoraggio delle questioni legate alla inclusività e un loro continuo adeguamento. Le *survey* e i *focus group* attivati hanno permesso di individuare le aree di diversità più specifiche per il Gruppo ENAV (es. le differenze generazionali, di genere e di appartenenza professionale), consentendo di orientare il piano di azioni in quella direzione.

#### **FOCUS – Progetto “ENAV incontra le scuole”**

Il Gruppo ENAV intende favorire l’incontro tra l’Azienda e le scuole secondarie di primo e secondo grado del territorio nazionale, con l’obiettivo di promuovere i profili professionali di ENAV come leva di *attraction* e sensibilizzare le nuove generazioni, con particolare riferimento alle giovani studentesse, verso le carriere STEM.

Anche attraverso l’organizzazione di eventi dal titolo “Ragazzi in torre”, ovvero visite didattiche presso i siti operativi in cui vengono offerte attività educative e pratiche, ENAV connette le nuove generazioni con il mondo aeronautico. Nel 2023 sono stati coinvolti circa 40 istituti, più di 2.000 studenti per un totale di quasi 100 visite presso 20 impianti su tutto il territorio nazionale. Inoltre, nel corso dell’anno sono state organizzate iniziative di orientamento presso diverse scuole del territorio romano.

Queste iniziative riflettono l’impegno di ENAV nel contribuire non solo alla crescita dei giovani talenti ma anche alla creazione di un legame significativo tra l’Azienda e le nuove generazioni, promuovendo un percorso di sviluppo condiviso.

## Gestione e sviluppo

Elevare la gestione e lo sviluppo delle persone a priorità aziendale è l'investimento più prezioso per costruire un'organizzazione sostenibile, innovativa e in grado di affrontare le sfide del futuro con successo.

### La selezione dei nuovi talenti

Il Gruppo ENAV ha definito un processo strutturato per la selezione del personale fondato sui principi di trasparenza e pari opportunità, che consente di valorizzare compiutamente e senza discriminazioni le competenze e il valore di ciascun candidato, rispondendo alle necessità espresse dalle differenti strutture aziendali per affrontare le sfide presenti e future del business.

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.

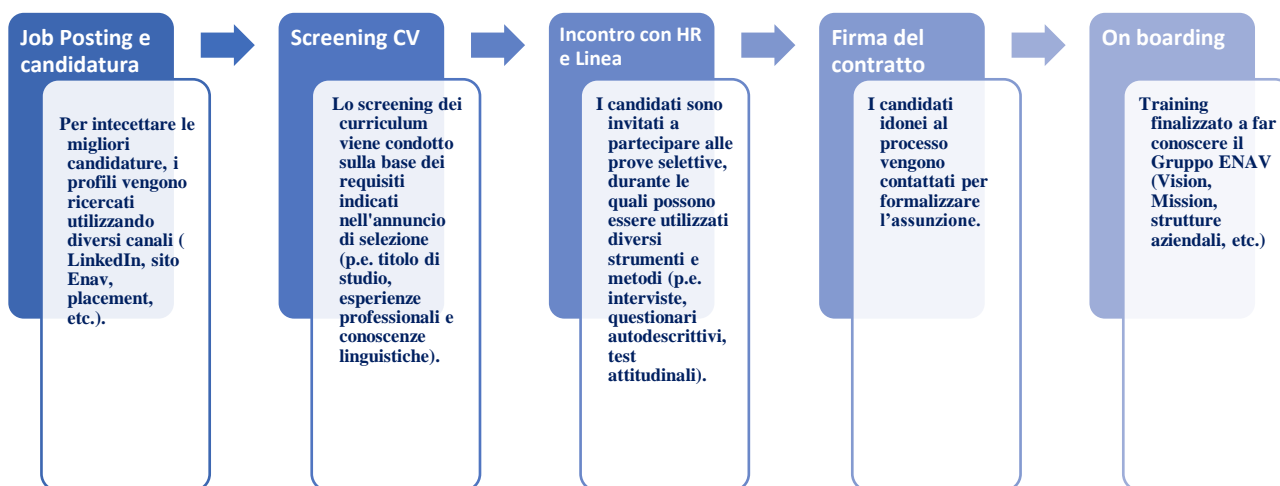
Nel Gruppo ENAV è, altresì, presente un processo di selezione interna che consente ai dipendenti di candidarsi alle posizioni aziendali maggiormente in linea con le loro competenze e profili professionali.

Nella selezione del personale, al fine di assicurare imparzialità e oggettività del processo, vengono svolte periodicamente verifiche di qualità interne e audit rispetto alle quali, laddove suggerito, vengono intraprese azioni di miglioramento nella gestione e nell'espletamento dell'iter selettivo.

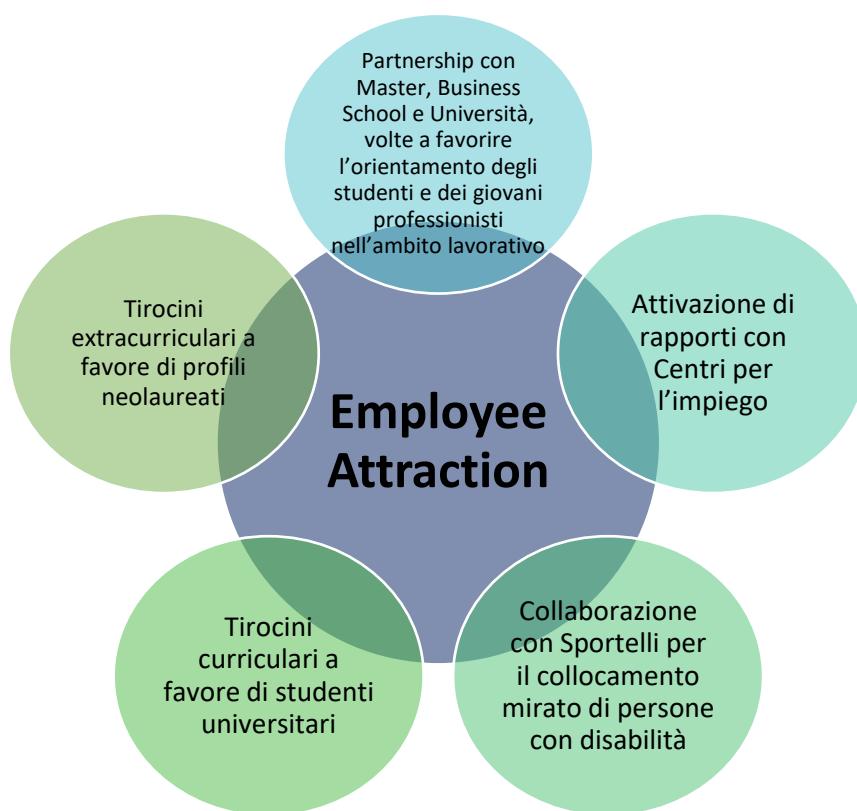
### Il processo di selezione

Le attività di selezione hanno come obiettivo la conoscenza reciproca tra il Gruppo ENAV e le potenziali nuove risorse, che permette di anticipare il tipo di integrazione che potrà realizzarsi tra il candidato e l'Azienda.

Il processo è articolato nelle seguenti fasi, ma può essere integrato da *step* aggiuntivi in funzione delle competenze trasversali richieste per ricoprire il ruolo.



Nel corso del 2023 il Gruppo ENAV ha consolidato la propria strategia di *Employee Attraction*, promuovendo le seguenti attività:



Attraverso la partecipazione ai Career Day, pubblicizzati nel corso dell'anno nella sezione "Eventi Recruiting" del sito enav.it, ENAV incontra i giovani talenti che si stanno orientando al mondo del lavoro, al fine di promuovere il brand e attrarre nuove risorse.

Iniziativa	Descrizione
<b>Inclusion Job Day</b>	Evento dedicato a persone con disabilità
<b>Job Meeting</b>	Eventi focalizzati sulle discipline ingegneristiche
<b>STEM Girls</b>	Evento dedicato a laureande e neolaureate STEM in cerca di occupazione
<b>Fly Future</b>	Evento nazionale di orientamento e informazione per i futuri professionisti dell'aviazione e dello spazio, rivolto a diplomandi iscritti all'ultimo anno della scuola secondaria di secondo grado Settore Tecnologico – indirizzo Trasporti e Logistica, con particolare focus sulle "professioni al femminile"

Per svolgere le selezioni esterne e per veicolare in maniera ancora più capillare le opportunità professionali, viene utilizzata la piattaforma LinkedIn Talent Solutions, che ha consentito di raggiungere un bacino più ampio di candidati grazie all'utilizzo di *job posting* customizzati in funzione del fabbisogno.

Alle attività di *on boarding* dei neoassunti seguono prassi consolidate che mirano a monitorare l'*engagement*, la performance e le azioni di sviluppo necessarie per aumentare la *retention* delle risorse.

Dopo circa cinque mesi dall'assunzione viene coinvolto il responsabile diretto della risorsa per un feedback strutturato in merito all'inserimento e, al contempo, l'HR Business Partner effettua un monitoraggio continuo della soddisfazione del *new joiner*.

Inoltre, nell'ottica di creare una maggiore consapevolezza sulle tematiche di sostenibilità ambientale e sociale, 45 risorse neoassunte sono state coinvolte attraverso un questionario finalizzato a misurare la sensibilità verso condotte *green* e comportamenti inclusivi.

## **Sviluppo e valorizzazione**

Per il Gruppo ENAV – in un contesto sempre più in evoluzione e interessato da costanti cambiamenti, sollecitato dalle innovazioni tecnologiche e dai profondi mutamenti del panorama sociale ed economico – è fondamentale offrire alle persone percorsi di crescita e di sviluppo aggiornati e coerenti con i loro bisogni.

La Struttura Organizzativa *Talent Acquisition, Assessment and Learning*, incaricata di sovrintendere al processo di *recruiting* e *internal assessment*, ha il compito di curare il ciclo di vita dello sviluppo del capitale umano assicurando, tra l'altro, la pianificazione dei percorsi di carriera.

Nell'anno di rendicontazione sono stati svolti 54 assessment di sviluppo, con il duplice obiettivo di valutare la spendibilità delle persone per la copertura di ruoli specifici e di individuare risorse ad alto potenziale per le quali creare percorsi di sviluppo *ad hoc* nel breve e medio termine.

Contestualmente sono stati attivati 8 percorsi di *coaching* individuale funzionali a rafforzare le aree meno presidiate, nell'ambito dei quali sono stati coinvolti nella definizione degli obiettivi di sviluppo i diretti responsabili, e 31 interventi individuali a completamento dei percorsi di leadership.

Il processo di *performance management* è rivolto a tutte le persone del Gruppo ENAV e consente di identificare piani di sviluppo e politiche di merito, anche con la finalità di sostenere la *retention*.

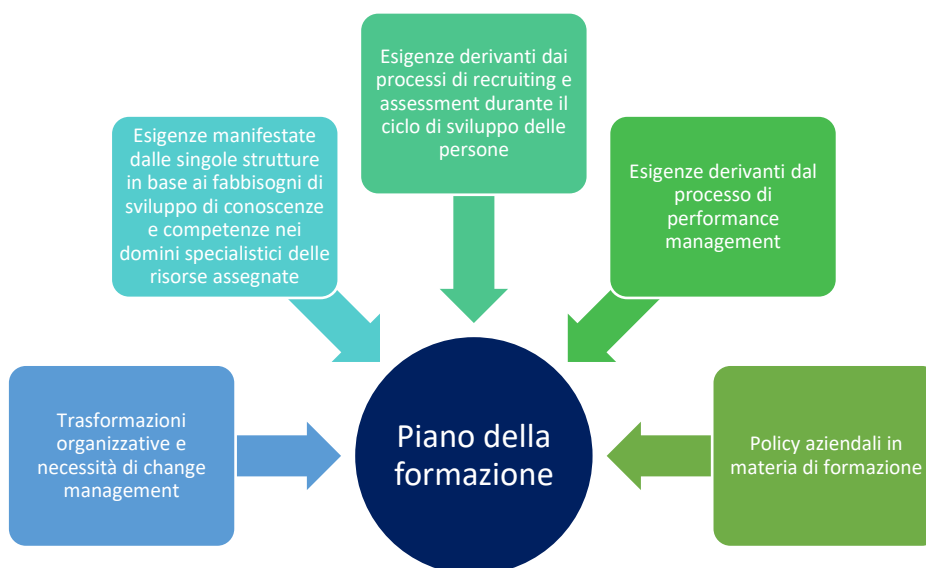
## **Formazione**

In un contesto mutevole e interessato da cambiamenti costanti ed evoluzione, sollecitato dalle innovazioni tecnologiche e dai profondi mutamenti del panorama sociale ed economico, è fondamentale offrire alle nostre persone percorsi di crescita e di sviluppo aggiornati e coerenti con i loro bisogni.

Per perseguire tale obiettivo il Gruppo ENAV definisce annualmente un Piano della formazione, progettato a partire da input quali:

- le trasformazioni organizzative e le necessità di change management;
- le policy aziendali in materia di formazione;
- le esigenze derivanti dal processo di performance management;
- le esigenze derivanti dai processi di recruiting e assessment durante il ciclo di sviluppo delle persone;
- le esigenze manifestate dalle singole strutture del Gruppo in base ai fabbisogni di sviluppo di conoscenze e competenze manageriali nei domini specialistici delle risorse assegnate.

Nella definizione del Piano annuale della formazione è posta quindi particolare attenzione non solo ai driver strategici e ai bisogni che emergono dalle strutture organizzative ma anche all'integrazione dei piani di formazione con il più ampio sistema di gestione delle risorse umane.



Le attività di formazione manageriale e specialistica vengono gestite per enfatizzare l'attenzione nella gestione del ciclo di vita della persona all'interno dell'azienda, con un focus particolare sulle proprie esigenze di sviluppo. Tali attività vengono svolte secondo la procedura definita nel Sistema Gestione Qualità aziendale che, oltre a descrivere il processo, prevede specifici momenti di valutazione della qualità delle iniziative, in termini di gradimento ed efficacia della formazione.

La consolidata adozione della didattica a distanza e la successiva reintroduzione di alcune aule in modalità sincrona hanno permesso di erogare nel 2023 a favore di tutto il personale del Gruppo ENAV oltre 50.000 ore<sup>17</sup> di formazione.

Le attività di formazione sono state articolate secondo cinque ambiti d'intervento:



<sup>17</sup> Non include le ore di formazione operativa.

**MANDATORY**

gli indispensabili per lavorare

22.860 ore

3.623 persone

Percorsi di formazione obbligatoria che assolvono a obblighi normativi, in ambiti quali la Salute e sicurezza del lavoro, D.Lgs. 231/2001, il GDPR 679/2016, l'Information Security e la Travel Security. Sono svolti in modalità asincrona tramite Learning Management System con processi di iscrizione automatizzati o definiti da procedure, per garantire di raggiungere tutta la popolazione aziendale interessata

- Aggiornamento Salute e Sicurezza sul Luogo di Lavoro
- Aggiornamento GDPR 679/2016 (edizione 2023)
- Aggiornamento D.Lgs. 231/01 (anno 2023)

**STAY ON BUSINESS**

i prerequisiti per l'efficacia

7.586 ore

393 persone

Progetti destinati allo sviluppo e al consolidamento delle competenze fondamentali per il lavoro, quali le competenze informatiche e quelle linguistiche. Sono svolti in modalità sincrona o asincrona e, per quanto riguarda la formazione linguistica, offrono percorsi differenziati in base alle esigenze individuali: dall'e-learning al one-to-one e ai workshop tematici in lingua

- Formazione asincrona dedicata al pacchetto Office 365
- Formazione linguistica in modalità e-learning, blended (e-learning e conversazioni live), one-to-one e workshop tematici in lingua inglese.
- Formazione linguistica in altre lingue (francese, spagnolo e portoghese)
- Formazione linguistica in modalità e-learning dedicato al personale operativo Air Traffic Safety Engineering Personnel ("ATSEP") per allineamento con il Regolamento EU 373/2017

**STAY UP TO DATE**

l'aggiornamento continuo delle competenze individuali

6.607 ore

478 persone

Rappresentano la risposta a specifici bisogni individuali con l'obiettivo di mantenere le competenze professionali allineate con l'evoluzione dell'organizzazione e del contesto. Sono svolti in modalità sincrona e asincrona, con il ricorso a fornitori esterni o ad expertise disponibili all'interno del Gruppo ENAV

- Corso di formazione "Gli appalti sopra e sottosoglia nel nuovo codice"
- Learning Square, iniziative realizzate da HRCommunity per l'aggiornamento professionale su temi rilevanti per le organizzazioni.
- Corsi sulle tecniche di Audit destinato a personale di diverse strutture organizzative, con l'obiettivo di uniformare le modalità di gestione dei processi di qualità.
- Trasporto merci pericolose e Regolamento ADR.
- Corso Emergenze Ambientali

**SUPPORT CHANGE****1.414 ore**

uno scaffale di opportunità per l'individuo e i gruppi

**252 persone**

Progetti e percorsi sviluppati con l'obiettivo di accompagnare i processi di cambiamento organizzativo attraverso un portfolio di opportunità che spazia dall'autoformazione attraverso "pillole formative" a percorsi finalizzati alla costruzione e al consolidamento di gruppi di lavoro, al coaching individuale e di Gruppo.

- Iniziative di team building rivolte a varie strutture del Gruppo Enav con la finalità di incrementare la qualità degli output e rafforzare la collaborazione interaziendale.
- Lancio di percorsi formativi asincroni dedicati alle tematiche di Diversity and Inclusion (Unconscious Bias & Prevenzione delle Molestie nei luoghi di lavoro).
- Percorsi di coaching individuali dedicati agli alti potenziali.

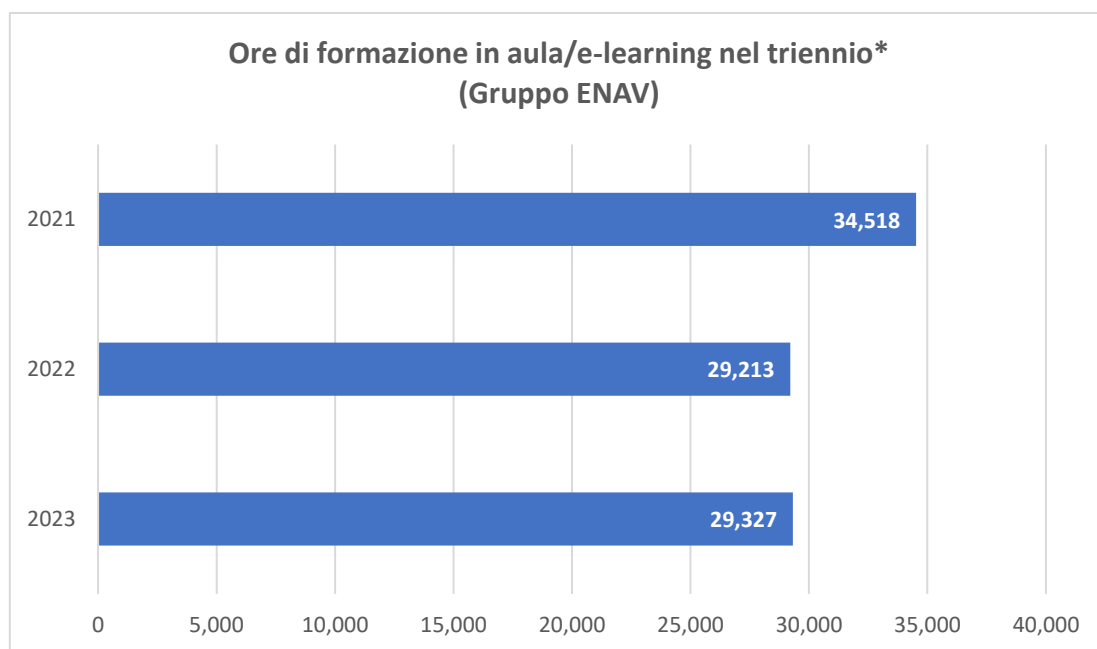
**GROWTH****1.558 ore**

la formazione strategica

**116 persone**

Programmi e iniziative dedicati a gruppi di persone, ad esempio neoassunti e responsabili di nuova nomina, con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo individuale e organizzativo.

- Percorsi di sviluppo e consolidamento della leadership dedicati a profili di middle management di nuova nomina o profili professionali chiamati alla gestione di risorse in ambito progettuale: il percorso alterna momenti d'aula e coaching individuali calati nella realtà operativa del gruppo di partecipanti.
- Percorso di induction dedicato ai neoassunti del Gruppo che propone: un incontro con il top management aziendale per conoscere le principali linee guida strategiche del Gruppo e la visita alla torre di Fiumicino che, con il supporto di un trainer CTA, consente di conoscere e sperimentare i processi del core business aziendale, il controllo del traffico aereo. Il percorso è svolto in continuità ai processi di recruiting



\*Nel totale delle ore di formazione erogate vengono conteggiate le ore di formazione manageriale specialistica, di legge, linguistica (sono escluse le ore di formazione ambientale, SSL e operativa)

## La Formazione Operativa

### *La formazione interna del personale Operativo ENAV*

Essere un Controllore del Traffico Aereo (CTA) richiede attenzione costante e comportamenti operativi sicuri ed efficienti. La formazione interna del personale operativo ENAV è finalizzata alla trasmissione delle competenze necessarie per operare in un ambiente caratterizzato dall'alta affidabilità.

I CTA, infatti, sia che si trovino davanti a un monitor con indicazioni luminose, o in una torre di controllo d'aeroporto, devono dimostrare costantemente la loro abilità e la loro capacità nell'indirizzare e gestire i piloti con cui sono in costante contatto radio. Il controllore del traffico aereo effettua, senza soluzione di continuità, valutazioni connesse alla sicurezza e all'efficienza degli aeromobili che assiste per assicurare il continuo mantenimento della separazione (minima distanza verticale o orizzontale) prevista tra aeromobili in volo.

Per questi motivi, nel Gruppo ENAV è posta una particolare attenzione allo sviluppo delle competenze attraverso la formazione e il training on the job, determinanti per il raggiungimento degli obiettivi.

La preparazione dei controllori di volo, dei Flight Information Service Officer (FISO), dei tecnici aeronautici, è garantita da una struttura organizzativa dedicata, la cui missione è quella di sovrintendere alla formazione inerente ai servizi della navigazione aerea sia per le risorse operative del Gruppo ENAV che per i clienti esterni.

I percorsi formativi vengono modulati in rispondenza agli standard didattici previsti dalle normative settoriali, nazionali e internazionali, con particolare riferimento alla regolamentazione in ambito Single European Sky.

In virtù di ciò, le attività di progettazione del training certificato e non certificato, 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:

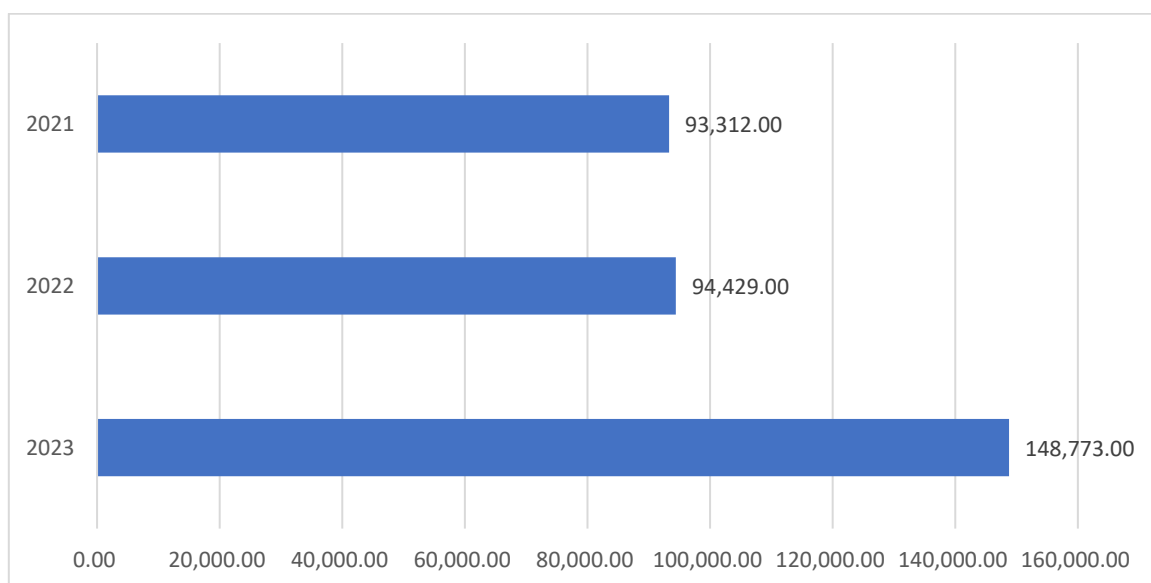
- definire con chiarezza le finalità generali e gli obiettivi specifici che il training intende conseguire;

- 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 e ai riferimenti normativi applicabili.

Nel 2023 la formazione operativa interna ha registrato un incremento significativo per effetto del reclutamento di nuovo personale SATCO (Student Air Traffic Controller).

#### **Ore di formazione operativa interna (in aula ed e-learning) ENAV**



#### **La formazione interna del personale Operativo TECHNO SKY**

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 e installazione dei sistemi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e gestione del traffico aereo (CNS / ATM).

Nel corso del 2023 sono stati erogati i seguenti corsi:

- addestramento tecnico per personale ATSEP<sup>18</sup> (ad eccezione dei "Basic" e "Qualification training") per acquisire le competenze necessarie per operare su apparati CNS / ATM utilizzati da ENAV per il controllo del traffico aereo;
- addestramento tecnico per personale tecnico-ingegneristico non legato alle competenze ATSEP, ovvero corsi tecnici su argomenti specifici necessari per le attività di Techno Sky.

#### **La formazione interna del personale Operativo IDS AirNav**

In continuità con i precedenti anni, il percorso formativo del 2023 può essere ricondotto alle seguenti esigenze:

<sup>18</sup> ATSEP ("Air Traffic Safety Engineering Personnel") è il termine riconosciuto da ICAO (International Civil Aviation Organization) per indicare il personale tecnico coinvolto nelle operazioni di funzionamento, manutenzione ed installazione dei sistemi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e gestione del traffico aereo (CNS / ATM).

- mantenimento o accrescimento delle competenze tecnico-operative;
- introduzione alle attività operative delle risorse neoassunte;
- gestione della cessazione di rapporti di lavoro.

A tali scopi, sono state utilizzate le seguenti modalità di formazione:

- formazione in aula o in modalità *e-learning* erogata da personale interno a IDS AirNav o acquistate esternamente;
- affiancamento operativo (contestuale alle attività dei progetti in essere)
- studio o approfondimento autonomo (eventualmente supportato da tutor interni).

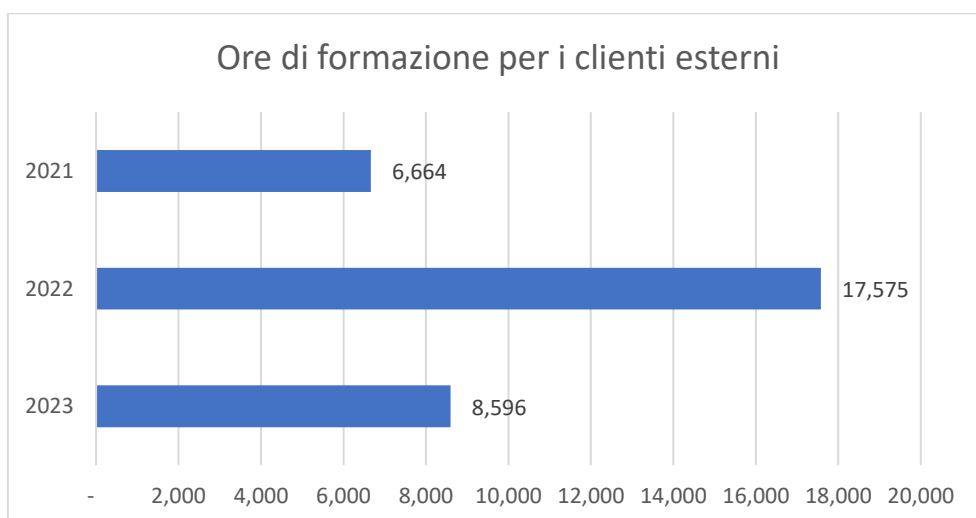
Gli obiettivi di mantenimento o accrescimento delle competenze tecnico-operative possono essere sintetizzati come segue:

- aggiornamento sulle nuove funzionalità integrate nei prodotti *software* sviluppati da IDS AirNav;
- aggiornamento sulle evoluzioni dei *software* di terze parti utilizzati nelle soluzioni di IDS AirNav;
- project management, introduzione ai fondamenti, rafforzamento delle competenze e rinnovo delle certificazioni PMI;
- accrescimento delle competenze in varie discipline tecniche, tra cui *software testing*, *cybersecurity*, progettazione e amministrazione di *database*;
- acquisizione o accrescimento di maggiori capacità linguistiche internazionali necessarie per l'erogazione delle varie attività e dei servizi offerti da IDS AirNav;
- accrescimento di soft skill funzionali a migliorare sia l'efficacia delle interazioni interne sia la comunicazione con i clienti.

### Formazione Operativa Esterna

L'offerta formativa verso enti terzi 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, ENAV 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, il Gruppo ENAV persegue i medesimi obiettivi di eccellenza che caratterizzano la gestione delle attività formative previste per il personale interno.



Il 2023 è stato un anno focalizzato in modo particolare sulla formazione operativa interna, per effetto dell'assunzione di nuovo personale SATCO. Il mercato terzo, in questo senso, dopo il ritorno alla normalità del 2022, ha fatto registrare una sensibile flessione in considerazione della priorità formativa determinata da tale scenario. Nondimeno, si è iniziato a impostare il lavoro connesso alla commessa commerciale relativa alla ristrutturazione dello spazio aereo saudita che conoscerà le sue prime azioni di *delivery* di training nel 2024.

Il Training Centre 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 del Training Centre 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, la collaborazione con l'Università di Bologna per l'Anno Accademico 2022/2023, cui il personale del Training Centre eroga l'insegnamento di Controllo del Traffico Aereo, due moduli formativi previsti nel Piano degli Studi degli studenti che frequentano la facoltà di Ingegneria Aerospaziale. Da ultimo è opportuno segnalare come l'azione di ENAV Training Centre sul territorio forlivese non si esaurisca con il contributo al mondo dell'istruzione. Nell'ambito delle relazioni con gli stakeholder istituzionali, infatti, il Training Centre collabora con realtà quali Unindustria e la Fondazione Cassa di Risparmio di Forlì.




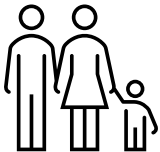
Da evidenziare, infine, la notevole vivacità mostratasi per la formazione del personale tecnico delle società di gestione aeroportuale, per la quale ENAV ha rappresentato un punto di riferimento in termini di *know-how* e capacità di risposta.


## Welfare aziendale

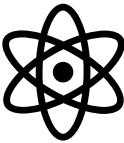
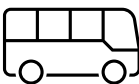
Il Gruppo ENAV è fermamente convinto che il benessere delle proprie persone sia essenziale per la loro soddisfazione e il loro successo, e per questo ha implementato politiche di welfare aziendale finalizzate a migliorare la qualità della vita sul lavoro. Inoltre, il Gruppo ENAV si impegna nella progettazione e pianificazione di progetti finalizzati al miglioramento del *work-life balance*, attraverso un'attenta politica di ascolto degli stakeholder interni tramite la promozione di survey mirate.

Un welfare efficace non può prescindere da adeguate politiche di ascolto, finalizzate a definire i bisogni e le aspettative delle persone, che ENAV ha introdotto allo scopo di poter offrire poi servizi e benefici utili e apprezzati, definendo così anche il perimetro di azione.



Ambito	Iniziativa	Descrizione
Politiche sociali 	<b>Fondo Pensionistico Integrativo Prevaer</b>	Il Gruppo ENAV contribuisce al fondo nella misura del 3% dello stipendio della persona aderente, in aggiunta al 2% versato dalla stessa persona.
Politiche assicurative 	<b>Polizza Sanitaria Integrativa</b>	Assicura la persona e il suo nucleo familiare in caso di malattia e infortuni, coprendo le spese mediche e sanitarie sia per ricovero che per spese extra-ospedaliere (visite specialistiche ed esami diagnostici), con un premio sostenuto totalmente dal Gruppo ENAV; rimane a carico della persona il solo premio per i familiari non a carico.
	<b>Pacchetti prevenzione</b>	Sono previsti <i>check up</i> medici e odontoiatrici, pacchetti generali e specifici per sesso ed età.
	<b>Polizza Infortuni</b>	Indennizza le persone del Gruppo ENAV in caso di invalidità permanente causata da infortuni occorsi sia durante le attività lavorative sia extra-lavorative.
Salute 	<b>Progetto Yes We Care</b>	Il progetto “Yes We Care” è stato avviato con l’obiettivo di migliorare il benessere generale delle persone di ENAV. Il progetto prevede l’erogazione di contenuti (webinar, video pillole, decaloghi) che incoraggiano la prevenzione e l’adozione di stili di vita più sani. Nell’ambito di tale progetto, ENAV si avvale anche della collaborazione con la Fondazione Onda – Osservatorio nazionale sulla salute della donna e di genere – promotrice del progetto HFC (Health Friendly Company), e con SIGG Società italiana di Geriatria.
Famiglia 	<b>Il congedo parentale</b>	<p>Per quanto concerne la tutela della famiglia, ENAV riconosce condizioni migliorative rispetto a quanto previsto dalla normativa vigente. Durante il periodo di congedo maternità obbligatorio, la società ENAV riconosce ai propri dipendenti l'intero ammontare della retribuzione, a fronte dell'80% riconosciuto dalla normativa vigente. Per il congedo parentale, ENAV riconosce ai propri dipendenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un mese all'80% entro i tre anni del bambino o tre anni dall'ingresso in famiglia;</li> <li>- un mese all'80% entro i sei anni del bambino o sei anni dall'ingresso in famiglia nel caso in cui uno dei genitori fruisca nell'anno 2023 di almeno un giorno di congedo di maternità o di congedo di paternità obbligatorio oppure di congedo di paternità alternativo; in assenza di queste condizioni il mese all'80% è retribuito entro i tre anni del bambino o tre anni dall'ingresso in famiglia;</li> <li>- quattro mesi al 40% entro i tre anni del bambino o tre anni dall'ingresso in famiglia;</li> <li>- per i periodi non goduti entro i termini sopra indicati, il trattamento economico sarà al 30% fino al dodicesimo anno di</li> </ul>

Ambito	Iniziativa	Descrizione
<p>Work-life balance</p> 		<p>età del bambino (o dall'ingresso in famiglia in caso di adozione o affidamento).</p> <p>Sempre nell'ambito delle politiche a supporto per i genitori, ENAV riconosce il congedo retribuito in caso di malattia dei figli attraverso una retribuzione, per i primi 30 giorni di permesso, pari al 50% e un permesso per lo svolgimento di prestazioni mediche specialistiche.</p>
	<b>Le "ferie solidali"</b>	I dipendenti del Gruppo ENAV possono cedere, a titolo gratuito, parte delle proprie ferie a vantaggio di colleghi che presentino situazioni familiari di difficoltà. In ENAV l'iniziativa è stata estesa anche in favore delle persone che nel proprio ambito familiare abbiano genitori, coniuge, convivente more uxorio e figli maggiorenni nelle medesime particolari condizioni di salute espressamente contemplate dalla legge.
<p>Money saving</p> 	<b>Piattaforma per l'erogazione di servizi di welfare aziendale</b>	Consente alle persone di ENAV la conversione in benefit del Premio di Risultato attraverso l'acquisto di beni (es. spesa, shopping, carburante) e di servizi (sport & benessere, viaggi, formazione). La percentuale di conversione per ENAV è pari al 12%. Tale piattaforma è stata attivata anche per i dipendenti Techno Sky con una percentuale di conversione al 10% degli importi destinati al Premio di Risultato. La piattaforma è disponibile anche per i dipendenti di IDS AirNav per la fruizione del bonus di welfare aziendale previsto dal contratto CCNL Metalmeccanici.
<p>Lotta allo spreco alimentare</p> 	<b>Portale di scontistica "Corporate Benefit" e "Vip District"</b>	Queste piattaforme di scontistica mettono a disposizione delle persone del Gruppo ENAV ampie agevolazioni in campo bancario, assicurativo, tempo libero, cultura, mobilità e fitness. Inoltre, sono state stipulate ulteriori convenzioni con aziende ed organizzazioni, con un'attenzione particolare a quelle che propongono prodotti e servizi a vocazione etico-ambientale (es. acquisto mezzi elettrici, vendite contro spreco alimentare).
	<b>Buoni pasto</b>	Il Gruppo ENAV prevede il "Servizio sostitutivo di mensa" reso tramite l'erogazione di buoni pasto (previsti sia in presenza di una mensa aziendale sia durante le giornate di Lavoro Agile).
	<b>Convenzione stipulata con ThinkAbout</b>	Start-up innovativa a vocazione sociale, che con il progetto NO.W© (ovvero, NO Waste), si pone l'obiettivo di contribuire alla lotta contro lo spreco alimentare, dando la possibilità ai consumatori di acquistare a prezzi scontati prodotti di altissima qualità che sarebbero destinati allo smaltimento perché non commercializzabili.
	<b>Let's talk about...</b>	<p>Questo nuovo progetto, introdotto nel 2022 in sostituzione del Progetto "Open", amplia la platea degli aventi diritto, avendo introdotto dei percorsi dedicati sia ai ragazzi dai 16 ai 19 anni sia per quelli dai 20 ai 28 anni.</p> <p>Per i primi, il progetto "Let's talk about your education" offre l'opportunità di confrontarsi, durante due webinar, con mentor e HR, partecipare a quiz sui temi dell'orientamento accademico,</p>

Ambito	Iniziativa	Descrizione
<i>Sostegno all'istruzione</i>  		<p>scoprire i trend sulle Università e percorsi di studi più richiesti. Nell'edizione 2023 hanno partecipato 52 ragazzi, con un livello di soddisfazione dal 4,3 al 4,8 (scala Likert 1-5).</p> <p>Per i ragazzi più grandi, il progetto "Let's talk about your career" è destinato, durante i tre webinar organizzati, a combinare il dialogo diretto con i selezionatori, il racconto delle storie dei professionisti ENAV, la scoperta dei nuovi ruoli più richiesti nelle aziende e i consigli sul job profile per sviluppare una strategia di ricerca attiva di lavoro. Hanno partecipato 49 ragazzi con un livello di soddisfazione dal 4,0 al 4,7 (scala Likert 1-5).</p>
	<b>Bando "Globe"</b>	<p>L'iniziativa GLOBE (Grants for Learning Opportunities Beyond the Edge), sospesa negli ultimi anni a causa dell'emergenza sanitaria, è stata riavviata nel 2023 con nuove modalità pur mantenendo il suo obiettivo specifico: promuovere l'importanza dell'educazione internazionale e il multiculturalismo.</p> <p>Il progetto è finalizzato a offrire a studenti della scuola secondaria superiore un percorso di mobilità internazionale, di crescita umana, sociale e culturale, attraverso la frequenza di un interno anno scolastico (4° superiore) o parte di esso (semestre) presso istituti esteri. Nel corso del 2023 sono state assegnate 11 borse di studio.</p>
<i>Mobility</i>  	<b>Navetta e parcheggio</b>	<p>Per la Sede centrale di Roma sono state sviluppate delle sinergie con l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'uso del parcheggio dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato per aumentare il numero di posti disponibili per il personale del Gruppo ENAV;</li> <li>• Un servizio navetta che collega il parcheggio dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato con la sede centrale ENAV;</li> <li>• Un servizio navetta dai principali snodi del trasporto pubblico locale (Stazioni Tiburtina e Nomentana) alla Sede centrale di ENAV.</li> </ul>

## Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro

Il Gruppo ENAV, consapevole dell'importanza di preservare la salute e la sicurezza delle proprie persone e delle terze parti interessate, si dedica con costanza e impegno a promuovere un ambiente di lavoro sano e sicuro. Tale impegno si traduce in una continua attività di valutazione dei rischi e nell'adozione di misure di sicurezza adeguate, tra le quali numerose attività di prevenzione, formazione e sensibilizzazione che mirano alla diffusione e al consolidamento della cultura della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, sviluppando la consapevolezza dei rischi e promuovendo comportamenti responsabili da parte di tutto il personale.

Con il fine di perseguire gli obiettivi strategici identificati all'interno della Health and Safety Policy di Gruppo e in generale il miglioramento continuo delle prestazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro, le Società del Gruppo ENAV hanno adottato un Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) conforme allo standard internazionale ISO 45001:2018 e nel rispetto della normativa italiana di cui al D.Lgs. 81/2008.

Il Sistema riguarda nel complesso tutto il personale appartenente al Gruppo, permanente e temporaneo, di tipo manageriale e non manageriale, i lavoratori di società terze che nell'ambito degli appalti prestano la propria attività all'interno dei luoghi di lavoro del Gruppo, nonché i visitatori esterni.

All'interno del Gruppo ENAV vi è una struttura organizzativa che svolge il ruolo di presidio, indirizzo e coordinamento su tutte le Società italiane del Gruppo, con a capo il Responsabile del servizio di prevenzione e protezione. È presente poi un sistema di Deleghe e sub-Deleghe del datore di lavoro in materia di Sicurezza e salute nei luoghi di lavoro. Annualmente vengono svolte le riunioni periodiche ex art. 35 in tutte le Società del Gruppo ENAV.

Nel corso del 2023 sono stati aggiornati i Documenti di Valutazione del Rischio (DVR) di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight. Inoltre, nell'ambito della Valutazione del Rischio Stress Lavoro-Correlato, si è conclusa la valutazione preliminare per la rilevazione degli indicatori organizzativi di contesto e contenuto del lavoro secondo le linee guida INAIL. Infine, nel 2024 si prevede il coinvolgimento dei dipendenti tramite un questionario anonimo dedicato alla rilevazione della percezione soggettiva del rischio stress lavoro-correlato.

Nel Gruppo è garantito il servizio di sorveglianza sanitaria come previsto dal D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., che in considerazione della dislocazione su tutto il territorio nazionale dei siti ove opera il personale, è assicurato da uno staff di Medici Competenti (MC), coordinati da un Medico Competente Coordinatore (MCC).

Nel Gruppo ENAV è attivo un processo di segnalazione, registrazione ed analisi degli accadimenti pericolosi con l'obiettivo di accertare possibili aree di miglioramento in materia di salute e sicurezza sul lavoro, identificare la necessità di azioni correttive o l'opportunità di azioni preventive, comunicare i risultati delle indagini e prevenire eventi indesiderati in un'ottica di continuo miglioramento.

Il Gruppo ENAV, al fine di rispondere prontamente a situazioni che possono causare una potenziale emergenza, ha definito ed implementato, mantenendone il costante aggiornamento il Piano di Emergenza ed Evacuazione delle singole sedi, formato e designato un numero congruo di addetti alla gestione delle emergenze e organizzato periodiche esercitazioni antincendio.

È inoltre attivo uno specifico processo di valutazione del rischio di *travel security*. In tale ambito, le valutazioni attengono principalmente ai fattori che possono mettere a repentaglio la vita e l'incolumità del personale, inclusi altri fattori che possono incidere su diritti personalissimi dell'individuo come, ad esempio, la privazione della libertà personale per atti arbitrari dell'autorità o fenomeni di intolleranza basata su ragioni di provenienza etnica, religiosa o su matrice sessista.

Nell'ambito delle relazioni commerciali, le società italiane del Gruppo ENAV assicurano la prevenzione e la mitigazione di tutti gli impatti, collegati alla salute e sicurezza, attraverso l'applicazione dei Sistemi di Gestione Salute e Sicurezza adottati.

Per quanto riguarda la formazione in materia di salute e sicurezza, ENAV assicura l'erogazione di corsi formativi per tutti i lavoratori delle aziende italiane del Gruppo, come definiti dall'art. 2 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i., attraverso sessioni in aula/videoconferenza/e-learning. In particolar modo le attività formative sono rivolte al personale designato come addetto alla gestione delle emergenze, ai lavoratori eletti/designati rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e ai soggetti identificati come Dirigenti, Preposti.

I corsi erogati in modalità e-learning sono relativi a:

- Formazione generale lavoratori;
- Formazione rischi specifici lavoratori;
- Aggiornamento lavoratori;
- Sicurezza in viaggio.

In aggiunta alla suddetta formazione, per i dipendenti Techno Sky e secondo necessità, sono previsti anche i corsi sulla:

- norma CEI 11/27 relativa ai lavori elettrici e abilitazione ai ruoli ivi previsti;
- dispositivi di protezione individuale (DPI) di III^ categoria;
- utilizzatori di piattaforme di lavoro elevabili (PLE).

## Le relazioni industriali

Nel corso del 2023 le relazioni industriali si sono focalizzate sul rinnovo del CCNL, con l'obiettivo di sostenere le trasformazioni del modello organizzativo previste dal Piano Industriale del Gruppo ENAV.

Per quanto concerne le modalità operative è da segnalare, in particolare, l'accordo di revisione della disciplina dell'orario di lavoro del personale operativo in H35 che si è mosso su due direttrici principali: da un lato le misure strutturali di flessibilità (a fronte delle quali è stata istituita una specifica indennità) e, dall'altro, le misure di contrasto dell'assenteismo nel periodo della stagione estiva (per le quali sono stati previsti interventi collegati alla presenza). Per sostenere il processo di digitalizzazione delle attività operative è stato sottoscritto con le OO.SS. FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI e UGL TRASPORTO AEREO un ulteriore accordo con il quale è stata concordata l'istituzione di una indennità da corrispondere ai controllori di volo degli impianti la cui attività sia trasformata a seguito dell'introduzione delle nuove tecnologie digitali; allo stato questa indennità è corrisposta al solo personale dell'impianto di Brindisi.

Inoltre, sono stati firmati ulteriori accordi relativi al pagamento del Premio di Risultato di competenza del 2022 (cassa 2023) e all'attivazione del piano di azioni finalizzato all'adempimento alle prescrizioni del Regolamento UE 373/2017 (come emendato dalla Commission Implementing Regulation 469/2020) in materia di registrazioni ambientali.

Un ulteriore intervento sul modello operativo degli impianti strategici è stato realizzato con l'istituzione di una nuova figura di supervisione nelle torri di controllo, a cui sono state attribuite maggiori responsabilità rispetto al precedente assetto organizzativo (con effetti positivi sull'efficienza dei processi); a fronte di questo è stato convenuto il riconoscimento di un trattamento economico *ad hoc*.

Oltre a questo, ENAV ha supportato Assocontrol nella trattativa per il rinnovo della Parte Specifica ATM e Servizi Complementari del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro avviata all'inizio del mese di luglio; allo stato il negoziato si è focalizzato sulla ridefinizione delle disposizioni in materia di relazioni industriali, *welfare* e gestione del rapporto individuale di lavoro.

Negli ultimi mesi dell'anno si sono tenuti alcuni incontri con le OO.SS. per analizzare le conseguenze sui lavoratori delle iniziative relative al trasferimento, previsto dal Piano Industriale, di alcune attività dagli impianti di Torino e Venezia agli ACC di Milano e Padova, oltre che di una parte dello spazio aereo

attualmente gestito dall'ACC di Brindisi a quello di Roma (programma che si concluderà nel mese di giugno 2024); con specifico riferimento a quest'ultimo punto ENAV ha confermato la disponibilità a concordare con le OO.SS. le garanzie occupazionali e retributive da riconoscere ai lavoratori coinvolti dal programma.

Nel corso del 2023 è stata effettuata un'azione di sciopero a livello nazionale (con un'adesione di circa l'80%) mentre a livello locale sono stati effettuati sette scioperi (con un'adesione di circa il 54%) che non hanno determinato impatti significativi sulla regolarità delle operazioni.

In Techno Sky le relazioni industriali si sono focalizzate principalmente sull'applicazione dell'accordo di armonizzazione che ha determinato la confluenza dell'Azienda nel CCNL del Trasporto Aereo e una progressiva omogeneizzazione dei trattamenti con quelli applicati in ENAV. I principali temi di confronto hanno riguardato l'orario di lavoro, la gestione del turnover e l'inquadramento professionale.

Quanto alla conflittualità è da segnalare che la sola iniziativa di sciopero motivata da ragioni aziendali ha riguardato l'unità produttiva Emilia-Romagna (sciopero della reperibilità dal 5 al 17 dicembre 2023); anche in questo caso, al pari degli scioperi proclamati per l'intero settore del trasporto aereo, non vi è stata nessuna adesione.

Per quanto concerne IDS AirNav, l'attività ha riguardato principalmente le modalità di integrazione dell'azienda all'interno del Gruppo ENAV. In particolare, il confronto con le OO.SS. ha riguardato alcuni aspetti dell'orario di lavoro e la possibilità di riconoscere un importo premiale ai lavoratori nelle more della definizione di un accordo sul Premio di Risultato. Nel corso del 2023 non si sono registrati scioperi.

## 4. Governance



Il sistema di corporate governance di ENAV, anche tenuto conto della rilevanza sociale dell'attività svolta dalla Società, risulta orientato al perseguimento del successo sostenibile dell'impresa, tramite la creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte sostenibile e di medio-lungo periodo e l'adeguato bilanciamento e valorizzazione di tutti gli interessi coinvolti.

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

Ai sensi del Principio I del Codice di Corporate Governance, al Consiglio di Amministrazione spetta il ruolo di perseguire il successo sostenibile della Società, nonché l'adozione delle decisioni circa la definizione delle strategie e il monitoraggio della relativa attuazione, oltre alla definizione del sistema di governo societario più funzionale allo svolgimento dell'attività dell'impresa e al perseguimento delle sue strategie, tenendo conto degli spazi di autonomia offerti dall'ordinamento. Il Consiglio di Amministrazione è coadiuvato dal Comitato Sostenibilità nell'analisi dei temi rilevanti per la generazione di valore nel lungo termine.



Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione ha nominato un Amministratore Delegato, al quale spettano tutti i poteri per l'ordinaria e straordinaria amministrazione della Società, riservando alla propria esclusiva competenza la decisione su alcune materie.

L'Amministratore Delegato è quindi il principale responsabile della gestione della Società, ferme le competenze e le attribuzioni riservate al Consiglio di Amministrazione.

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre attribuito al Presidente i poteri di coordinamento delle attività di internal auditing e di cura – in raccordo con l'Amministratore Delegato – delle relazioni istituzionali nazionali e internazionali e di presidio del governo societario, prevedendo poi che il Presidente – in raccordo con

l'Amministratore Delegato – curi le attività di comunicazione della Società e i rapporti con i mezzi di informazione, nazionali ed esteri.

Il modello prescelto sancisce la separazione tra le funzioni di Presidente del Consiglio di Amministrazione e quelle di Amministratore Delegato, pur competendo a entrambi la rappresentanza della Società.

In conformità allo Statuto e al Codice di Corporate Governance, il Consiglio di Amministrazione ha costituito al proprio interno tre comitati con funzioni consultive e propositive nei confronti del Consiglio stesso, al quale riferiscono tramite i rispettivi Presidenti in occasione di ogni seduta consiliare.

I Comitati costituiti in seno al Consiglio di Amministrazione sono tutti composti, in conformità ai rispettivi regolamenti, da tre amministratori non esecutivi, in maggioranza dotati dei requisiti di indipendenza indicati dal Codice, tra cui il relativo Presidente.

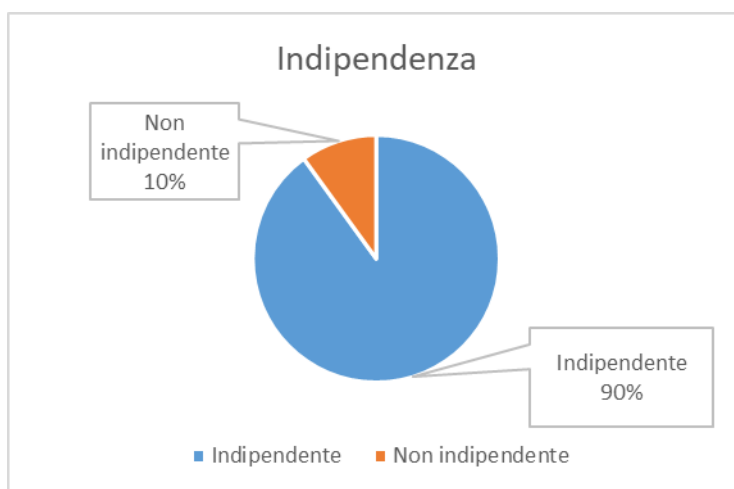


L'attività di revisione legale dei conti per il periodo 2016-2024 è svolta dalla società di revisione EY S.p.A., società iscritta nell'apposito registro e nominata dall'Assemblea in data 29 aprile 2016, su proposta del Collegio Sindacale.

## Il Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di ENAV può contare su un adeguato numero di Amministratori indipendenti, sussistendo il requisito di indipendenza in capo a sette Consiglieri su nove. Si evidenzia al riguardo come il Consiglio provveda periodicamente a verificare l'indipendenza dei propri componenti mediante idonee procedure formali e sotto la vigilanza del Collegio Sindacale.

Le modalità e i criteri quali-quantitativi per la verifica dell'indipendenza degli Amministratori di ENAV sono contenuti nella Policy relativa ai criteri e alla procedura per la valutazione dell'indipendenza degli Amministratori di ENAV, adottata dal Consiglio di Amministrazione in ossequio alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance.

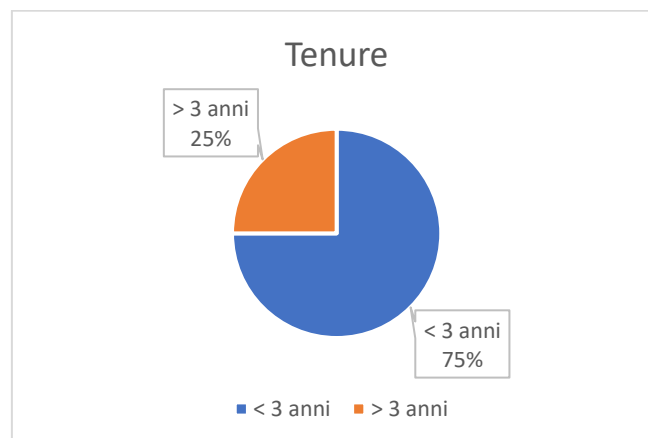
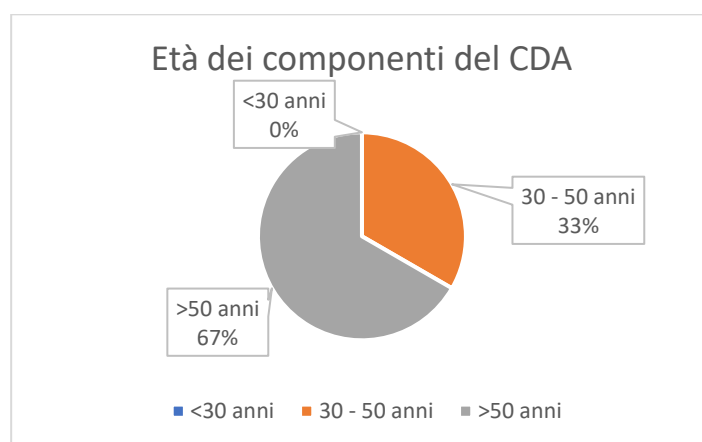
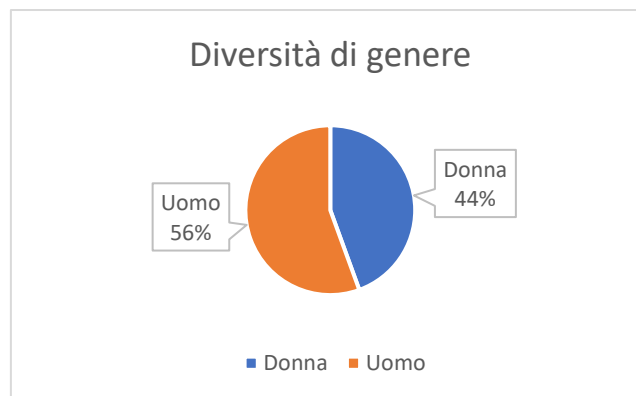


Per quanto concerne la diversità di genere nella composizione del Consiglio di Amministrazione, lo Statuto prescrive il rispetto dell'equilibrio tra i generi in linea con la normativa vigente. A tali criteri si ispirano coerentemente anche i meccanismi di sostituzione di Amministratori e/o di integrazione del Consiglio. Analoghi presidi sono poi previsti per la composizione degli organi sociali delle società controllate di diritto italiano del Gruppo, secondo le previsioni dei rispettivi statuti.

ENAV ha adottato una Policy sulla diversità nella composizione degli organi di amministrazione e controllo<sup>19</sup>. 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.

Nel corso del 2023, l'Assemblea degli Azionisti ha provveduto alla nomina del Consiglio di Amministrazione, con durata del mandato pari a tre esercizi sociali e, pertanto, fino all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2025.

<sup>19</sup> Tale Policy è pubblicata all'interno della sezione "Governance" del sito enav.it, disponibile al seguente link: <https://www.enav.it/governance/documenti-societari>



Per ogni altra informazione inerente i requisiti per la carica di Amministratore della Società, si rinvia alla Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari, disponibile sul sito web della Società<sup>20</sup>.

<sup>20</sup> <https://www.enav.it/governance/documenti-societari>

## Nomina e composizione del Consiglio di Amministrazione

Ai sensi dell'art. 11-bis.3 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione è nominato dall'Assemblea sulla base di liste nelle quali i candidati sono elencati mediante un numero progressivo. Gli amministratori di ENAV sono scelti secondo specifici criteri di professionalità e competenza, con particolare riguardo all'esperienza: almeno un triennio di attività di amministrazione o di controllo ovvero compiti direttivi presso imprese, ovvero di attività professionali o 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. All'atto di accettare la propria candidatura, nonché periodicamente nel corso del mandato, gli Amministratori di ENAV, oltre a dichiarare il possesso di tutti i requisiti di onorabilità, professionalità e indipendenza, nonché l'insussistenza di cause di ineleggibilità, inconferibilità e incompatibilità, sono tenuti a verificare se dispongano di tempo sufficiente da dedicare allo svolgimento diligente del loro ufficio<sup>21</sup>.

Come previsto dal relativo Regolamento, il Consiglio di Amministrazione è supportato nell'esercizio delle proprie attribuzioni da uno o più Comitati con funzioni istruttorie, consultive e propositive, di cui definisce i compiti e la composizione, tenuto conto delle previsioni dello Statuto, delle raccomandazioni del Codice e della migliore prassi di governance; in ogni caso il Consiglio istituisce, anche in forma accorpata, i Comitati competenti in materia di nomine, remunerazioni, controllo e rischi, parti correlate nonché sostenibilità. La composizione, i compiti e le altre modalità di funzionamento dei Comitati sono disciplinati da appositi regolamenti approvati dal Consiglio di Amministrazione, su proposta del Presidente del Consiglio di Amministrazione, sentiti i presidenti di ciascun Comitato. Tutti i comitati endoconsiliari sono istituiti con delibera del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 11-bis dello Statuto, ed in coerenza con le previsioni del Codice di Corporate Governance. Per quanto attiene alle regole che presiedono alla selezione dei componenti i comitati endoconsiliari si segnala che:

- il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate è inoltre composto in conformità ai requisiti disposti nella Delibera Consob n. 17221 del 12 marzo 2010 recante il Regolamento Operazioni con Parti Correlate (il Regolamento OPC) ed alla Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate di ENAV (la Procedura Parti Correlate). Tale comitato è composto da almeno tre Amministratori non esecutivi, in maggioranza dotati dei requisiti di indipendenza indicati dal Codice, tra cui il Presidente. Il Comitato possiede nel suo complesso un'adeguata competenza nel settore di attività in cui opera la Società, funzionale a valutare i relativi rischi; almeno un componente del Comitato possiede un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia contabile e finanziaria o di gestione dei rischi, da valutarsi dal Consiglio di Amministrazione al momento della nomina.
- Il Comitato Remunerazioni e Nomine è istituito con delibera del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 11-bis dello Statuto, in conformità alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance (il Codice); tale comitato è composto da almeno tre amministratori non esecutivi, in maggioranza dotati dei requisiti di indipendenza indicati dal Codice, di cui uno con funzioni di Presidente. Ai sensi del Codice, se il Presidente del Consiglio di Amministrazione valutato indipendente è nominato dal Consiglio di Amministrazione quale membro del Comitato, la maggioranza dei componenti è composta da altri amministratori indipendenti.
- Il Comitato Sostenibilità è composto da almeno tre amministratori non esecutivi, in maggioranza dotati dei requisiti di indipendenza indicati dal Codice, di cui uno con funzioni di Presidente.

---

<sup>21</sup> Tale valutazione viene effettuata sulla base dell'Orientamento del Consiglio di Amministrazione in merito al numero massimo di incarichi che possono ricoprire gli Amministratori di ENAV S.p.A., disponibile all'interno della sezione "Governance" del sito web della Società (<https://www.enav.it/governance/documenti-societari>).

## Ruolo del Consiglio di Amministrazione nella gestione degli impatti

Il Consiglio di Amministrazione – quale massimo organo amministrativo – detiene il ruolo di guida per il perseguimento del successo sostenibile di ENAV e del Gruppo a essa facente capo. Al Consiglio di Amministrazione è demandata la definizione delle strategie e il monitoraggio della relativa attuazione, oltre alla definizione del sistema di governo societario più funzionale allo svolgimento dell'attività dell'impresa e al perseguimento delle sue strategie. In tale contesto il Consiglio di Amministrazione approva il Piano di Sostenibilità, che include le progettualità rilevanti in linea con la strategia industriale del Gruppo ENAV.

L'organo amministrativo è supportato dal Comitato Sostenibilità, che ha compiti consultivi e propositivi sui temi ESG e, oltre a svolgere attività di monitoraggio sia sul reporting di sostenibilità che sulle relative strategie, può esprimere pareri su specifiche questioni in materia di sostenibilità.

In aggiunta a questi compiti, il Comitato Sostenibilità esamina ogni anno l'impostazione generale e l'articolazione dei contenuti del Bilancio di Sostenibilità per come proposto dall'Amministratore Delegato, e la completezza e trasparenza dell'informativa fornita attraverso lo stesso, rilasciando in proposito un parere preventivo al Consiglio di Amministrazione affinché possa procedere alla relativa approvazione. Tra i riporti diretti del Chief Executive Officer figura la Struttura Organizzativa *Sustainability*, che ha nella propria *mission* il compito di sovrintendere alla definizione della strategia sui temi ESG e di implementare le relative azioni. Infatti, a tale Struttura Organizzativa viene delegato lo sviluppo delle iniziative di sostenibilità e la promozione dell'integrazione dei temi ESG nella strategia d'impresa, anche attraverso l'attuazione della strategia di *climate, energy e mobility management*. La struttura è responsabile altresì dell'elaborazione del bilancio di sostenibilità, della gestione dell'attività di *stakeholder management*, della promozione della diffusione interna della cultura della sostenibilità e dell'attuazione di iniziative nell'ambito del *corporate giving* a sostegno di cause di utilità sociale.

Inoltre, la Struttura Organizzativa *Compliance and Risk Management*, anch'essa a diretto riporto del CEO, nelle proprie attività di definizione e aggiornamento del *Corporate Risk Profile* (CRP) e del relativo *risk assessment*, include anche l'analisi dei rischi che possono avere un impatto con le tematiche ESG, tra le quali il *climate change*.

Anche la Struttura Organizzativa *Internal Audit* dispone di un sistema di reporting e di flussi informativi verso il Consiglio di Amministrazione formalizzato all'interno del Mandato e del Manuale dell'Internal Audit, in conformità agli standard internazionali per la pratica della professione ai quali la Struttura è certificata. Nel dettaglio, Internal Audit presenta relazioni trimestrali al Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate (CCRPC) e semestrali al Consiglio di Amministrazione (CdA). In entrambi i casi, durante le riunioni di tali organi, partecipa anche il Collegio Sindacale, che riceve dunque le periodiche relazioni. Sia il Collegio Sindacale che il CCRPC possono altresì convocare il Responsabile dell'Internal Audit per approfondire questioni poste all'ordine del giorno da questi predisposto. La reportistica destinata al CCRPC e al CdA fornisce informazioni di interesse, evidenzia eventuali criticità e ogni altra informazione utile per informare gli organi su questioni e rischi che possono influenzare l'andamento gestionale e il business. Tra le informazioni rendicontate vi sono i risultati degli audit e le segnalazioni provenienti dal whistleblowing. Inoltre, le verifiche condotte secondo il Piano di Audit approvato dal CdA, aggiornato di norma semestralmente per accogliere nuovi elementi o rischi emergenti, oltre alle verifiche extra piano, sono formalizzate e discusse con il CEO (anche in qualità di Responsabile del SCIGR), con il Presidente del Consiglio di Amministrazione, il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, il Collegio Sindacale e, in caso di rilevanza ai sensi del D.Lgs. 231/01, con l'Organismo di Vigilanza, con il quale vi è comunque una costante interlocuzione e periodica rendicontazione.

Nel caso di evidenze che richiedono un'attenzione immediata da parte degli Organi di Governo o che necessitano di un'informativa, il Responsabile Internal Audit invia direttamente note informative o richieste

di audizione per affrontare tempestivamente quanto emerso, avendo accesso diretto ai massimi organi di governo, con cui interagisce autonomamente in caso di necessità.

Infine, nel quadro dello sviluppo sostenibile del Gruppo ENAV e tenuto conto della rilevanza strategica dell'integrazione della sostenibilità nella *corporate governance* e nelle iniziative del Piano Industriale, è stato istituito il comitato strategico *ESG Steering Committee* con l'obiettivo di assicurare il coordinamento di processi e iniziative con potenziali impatti in ambito ESG, recependo le istanze degli stakeholder e assicurando un flusso informativo costante su politiche e attività in corso, nonché sugli orientamenti, le *best practice* e gli aggiornamenti normativi di settore.

Infine, ai sensi della legge, dello Statuto e del Regolamento del CdA, il Consiglio di Amministrazione è destinatario di periodiche informative gestionali da parte del CEO. A tal fine, come previsto dal Regolamento, il Consiglio di Amministrazione stabilisce la cadenza – almeno trimestrale – con cui il CEO fornisce un report sull'esercizio delle deleghe, identificando, con il supporto del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate con cadenza almeno triennale, le soglie di materialità applicabili e le attestazioni necessarie.

Sulla base delle informazioni fornitegli periodicamente da parte dei suoi delegati, in occasione delle sedute calendarizzate per l'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche, il CEO fornisce al Consiglio di Amministrazione, un report relativo all'esercizio delle deleghe conferite. Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, provvede a declinare un puntuale assetto di deleghe in favore del CEO, anche con previsione di tipologie di atti e soglie di valore inerenti agli atti stessi e ad attribuire talune deleghe al Presidente.

### Engagement Policy

Il Consiglio di Amministrazione di ENAV, nella seduta del 21 dicembre 2021, ha adottato una politica di gestione del dialogo con la generalità degli azionisti e degli altri stakeholder di ENAV (la "Engagement Policy"), che ha inter alia tracciato ed evoluto le prassi di ingaggio, in modo adeguatamente bilanciato e secondo le indicazioni della best practice, onde promuovere, nelle forme più opportune, il dialogo con la generalità degli azionisti e degli altri stakeholder rilevanti per la Società, nel rispetto delle disposizioni normative vigenti e del principio di parità di trattamento degli azionisti che si trovino in identiche condizioni. Tale policy, che è integralmente pubblicata nell'ottica di mantenere il massimo grado di trasparenza delle pratiche di governance adottate dal Consiglio di Amministrazione, disciplina altresì le modalità e forme del dialogo diretto tra gli Stakeholder e il Consiglio<sup>22</sup>.

Nel contesto del proprio ruolo di *oversight*, il Consiglio di Amministrazione monitora puntualmente le dinamiche delle relazioni con gli investitori, tra l'altro per il tramite di informazioni fornite in formato standard e con cadenza quindicinale dall'Amministratore Delegato, con il supporto della struttura di Investor Relations, avuto riguardo non solo all'andamento assoluto e relativo del titolo e alle valutazioni degli analisti, ma anche alle tematiche di maggiore interesse nel dialogo con gli investitori, tra cui il business regolato ed i relativi scenari anche normativi, il mercato non regolato, il piano industriale e le prospettive strategiche, anche in riferimento alle tematiche ESG.

Nel contesto della crescente sensibilità della Società alle predette tematiche ESG, e in effetti della ormai consolidata integrazione delle stesse nelle proprie strategie, in vista del perseguimento del successo sostenibile dell'impresa, ENAV adotta modalità di *stakeholder management* di tipo continuativo che contemplano prassi di mappatura, identificazione e ingaggio dei principali stakeholder della Società e del

---

<sup>22</sup> Tale documento identifica e descrive, tra l'altro, i canali ordinari di comunicazione e informazione diretta e continuativa per la Società, gli Stakeholder (compresi gli azionisti), gestiti dalle competenti funzioni aziendali nonché tenuti anche in occasione delle Assemblee e rappresenta – accanto ad altri canali (come, ad esempio, la disciplina del Whistleblowing) – uno dei meccanismi per sollevare criticità sulla condotta del business messi a disposizione delle parti interessate.

Gruppo, considerati parte integrante della gestione responsabile e sostenibile del business. Tali stakeholder, che includono a titolo esemplificativo la platea dei dipendenti, la comunità finanziaria, le società di gestione aeroportuale, i vettori e gli altri attori della filiera del trasporto aereo, l'industria ed i fornitori e, ovviamente, le istituzioni di riferimento territoriali, nazionali ed internazionali, vengono ingaggiati con cadenza regolare onde ascoltarne con approccio proattivo le istanze, i concern e le aspettative, instaurare con gli stessi un dialogo costruttivo quanto alle tematiche materiali di reciproco interesse e, in ultima analisi, orientare scelte di creazione di valore condiviso per l'organizzazione e per i propri portatori di interesse; oltre all'andamento delle relazioni con gli investitori e con gli altri stakeholder di rilievo, laddove applicabile, anche il dialogo con gli stakeholder tradizionali in materia di relazioni industriali e istituzionali forma oggetto di trimestrale informativa al Consiglio di Amministrazione.

Inoltre, ai sensi del regolamento del Comitato Sostenibilità, istituito in seno al Consiglio di Amministrazione, lo stesso Comitato ha – tra l'altro – il compito di assistere il Consiglio di Amministrazione e, per quanto di competenza, l'Amministratore Delegato con riguardo alla vigilanza sulle politiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività d'impresa e sull'attività di stakeholder engagement.

## Competenze del Consiglio di Amministrazione

Il Codice di Corporate Governance raccomanda che, a corredo del generale obbligo legislativo degli Amministratori di agire secondo la diligenza richiesta dalla natura dell'incarico e delle loro specifiche competenze, gli stessi siano a conoscenza dei compiti e delle responsabilità inerenti alla loro carica. La competenza dei Consiglieri non si esaurisce infatti soltanto con riferimento al loro profilo professionale, ma richiede una cura e un aggiornamento costante in relazione alle evoluzioni dell'ampio quadro di riferimento dell'attività di impresa, non solo sotto il profilo del business, ma anche con riguardo allo sviluppo del relativo quadro legislativo, regolamentare e autodisciplinare, e con l'obiettivo primario di un costante incremento della competenza e della professionalità di ciascun consigliere.

Al fine di rafforzare il livello di competenza e professionalità dei componenti degli organi di amministrazione e controllo, in ossequio alla Raccomandazione n. 12 lett. d) del Codice e al Regolamento del CdA, il Presidente del Consiglio di Amministrazione, con l'ausilio del Segretario dell'organo stesso, cura *“che tutti i componenti degli organi di amministrazione e controllo possano partecipare, successivamente alla nomina e durante il mandato, a iniziative finalizzate a fornire loro un'adeguata conoscenza dei settori di attività in cui opera la società, delle dinamiche aziendali e della loro evoluzione anche nell'ottica del successo sostenibile della società stessa nonché dei principi di corretta gestione dei rischi e del quadro normativo e autoregolamentare di riferimento”*.

Al fine di facilitare la partecipazione a tali iniziative e sessioni, il Regolamento del CdA prevede che all'inizio dell'esercizio il Presidente del Consiglio di Amministrazione, con il supporto del Segretario, renda disponibile il calendario delle iniziative di *induction* relative all'esercizio in corso.

Il nuovo Consiglio di Amministrazione, sin dal suo insediamento, ha perseguito in maniera strutturata un ampio programma di *induction*, con il supporto del *management* al fine di favorire in massimo grado l'accrescimento delle competenze specifiche e l'*onboarding* dei suoi membri, tra l'altro anche con specifiche sessioni di approfondimento su tematiche di strategia.

Nel corso dell'esercizio e fino alla data del presente Bilancio di Sostenibilità, sono state effettuate 5 sessioni di *induction* e informative e di condivisione su scenari e temi strategici. In particolare, tali iniziative hanno avuto ad oggetto: la visita presso l'ACC di Roma (10 maggio 2023); la visita presso la Torre di Fiumicino (19 giugno 2023); l'*overview* del sistema economico (18 luglio 2023); l'approfondimento in ambito *Sustainability* (3 agosto 2023); gli obblighi e le responsabilità degli Amministratori delle società per azioni (26 settembre 2023). Maggiori informazioni circa il percorso di *induction* svolto dal Consiglio di Amministrazione nel corso dell'esercizio possono essere rinvenute nella Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari.

Secondo la migliore prassi, il Consiglio di Amministrazione svolge regolarmente il processo di *board evaluation*, con il supporto del Comitato Remunerazioni e Nomine a cui è demandato il compito di coadiuvare il CdA in merito all'esame della metodologia utilizzata da un *advisor* indipendente.

In linea con le raccomandazioni del Codice, il Consiglio di Amministrazione ha effettuato l'autovalutazione del Consiglio stesso e dei suoi Comitati riferita all'esercizio avvalendosi del supporto del già menzionato *advisor*. L'attività si è svolta, in particolare, attraverso la raccolta di informazioni che attengono alla composizione quali-quantitativa e al funzionamento del Consiglio di Amministrazione, la somministrazione di questionari e la conduzione di interviste individuali ai Consiglieri sull'efficacia, dimensione, composizione e funzionamento del Consiglio, nonché per il tramite della cosiddetta *peer to peer review*. I risultati del lavoro sono stati illustrati nel contesto della riunione del 20 marzo 2024, in occasione della quale il Consiglio di Amministrazione ha provveduto alla propria autovalutazione, riscontrando i punti di forza del consesso e identificando taluni ambiti di miglioramento che potranno costituire spunti di lavoro per la prossima consiliatura.

### Gestione dei conflitti di interesse

Avuto riguardo alle previsioni dell'art. 2391 c.c., il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha da tempo implementato la prassi per cui, in occasione di ciascuna riunione del Consiglio di Amministrazione di ENAV, gli Amministratori sono invitati a dichiarare in apertura dei lavori l'eventuale sussistenza di un interesse proprio o per conto di terzi con riferimento agli argomenti posti all'ordine del giorno della seduta.

Per quanto rileva in merito alla posizione degli Amministratori, avuto riguardo ai contenuti dell'art. 2391-bis c.c., in materia di operazioni con parti correlate, del D. Lgs. 10 giugno 2019, n. 49, di recepimento della Direttiva 2017/828/UE (c.d. "SHRD II") e delle modifiche successivamente apportate con Delibera n. 21624 del 10 dicembre 2020 al Regolamento Parti Correlate, la Società approva le operazioni con parti correlate nel rispetto delle previsioni di legge e regolamentari vigenti, delle proprie disposizioni statutarie e delle procedure adottate in materia. La vigente "Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate" (la "Procedura OPC"<sup>23</sup>) di ENAV, adottata in ottemperanza a quanto previsto dalla disciplina normativa e regolamentare applicabile, è stata da ultimo aggiornata, tenuto conto delle ultime modifiche normative, dal Consiglio di Amministrazione di ENAV in data 1° luglio 2021, previo parere del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate.

Inoltre, le norme del Codice Etico si applicano senza eccezione alcuna agli organi sociali, al *management*, al personale dipendente, ai collaboratori esterni, ai *partner* commerciali, ai fornitori e a tutti coloro che intrattengono rapporti con la Società (ivi inclusi i collaboratori non subordinati) e, in generale, con le Società del Gruppo ENAV. Lo stesso regola il complesso di diritti, doveri e responsabilità che ENAV assume espressamente nei confronti degli stakeholder con i quali si trova quotidianamente a interagire nell'ambito dello svolgimento della propria attività.

L'insieme dei principi etici e dei valori espressi nel Codice Etico dovranno ispirare l'attività dei destinatari, tenendo conto dell'importanza dei ruoli, della complessità delle funzioni e delle responsabilità loro affidate per il perseguimento degli scopi di ENAV.

Il Gruppo ENAV riconosce l'importanza della responsabilità etico-sociale nell'esercizio della propria missione e dei propri compiti istituzionali aspirando a mantenere e sviluppare i rapporti di fiducia con i suoi stakeholder. L'orientamento all'etica è approccio indispensabile per l'affidabilità dei comportamenti della Società verso gli azionisti, i clienti e più in generale verso l'intero contesto civile ed economico in cui ENAV opera.

---

<sup>23</sup> <https://www.enav.it/governance/documenti-societari>

Il Codice Etico aderisce, inoltre, ai principi del “Codice di comportamento dei dipendenti pubblici” di cui al D.P.R. 16 aprile 2013, n. 62, emanato dal Governo “al fine di assicurare, [...] il rispetto dei doveri costituzionali di diligenza, lealtà, imparzialità e servizio esclusivo alla cura dell’interesse pubblico”.

Per le ragioni che precedono, è stato importante definire con chiarezza l’insieme dei valori che le Società del Gruppo ENAV riconoscono, accettano e condividono e l’insieme delle responsabilità che le stesse assumono verso l’interno e verso l’esterno. A tali esigenze risponde la predisposizione del Codice Etico, che costituisce un codice di comportamento la cui osservanza è di importanza fondamentale per il buon funzionamento, l’affidabilità e la reputazione del Gruppo ENAV e il cui inadempimento può dar luogo a misure disciplinari.

## **Integrità Aziendale**

Lo sviluppo di una sostenibilità integrata si basa su una struttura di governance solida ed efficiente, che favorisce la condotta etica del business e una comunicazione trasparente delle informazioni relative all’operato di ENAV, nell’ottica di una creazione di valore condiviso tra ENAV e i suoi stakeholder.

Per gestire attività e relazioni alla luce di tali principi, a tutti gli stakeholder – interni ed esterni – è richiesto il rispetto rigoroso delle norme di legge e delle regole comportamentali e procedurali nel tempo adottate ed implementate all’interno del Gruppo ENAV, nell’ottica dello sviluppo di relazioni costruttive e pertanto della creazione di valore nel rapporto con gli stakeholder. A tal fine, ENAV ha adottato un Codice Etico nel quale sono esplicitati principi e regole di comportamento che contribuiscono ad affermare la propria credibilità e affidabilità nel contesto civile ed economico in cui opera.

In ottemperanza alle previsioni di cui al D.Lgs. n. 231 dell’8 giugno 2001 (“Decreto 231”), la Società ha inoltre adottato il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di cui al Decreto 231 (il “Modello Organizzativo”). Il Modello Organizzativo della Società è aggiornato tenendo conto dell’esperienza maturata, dell’evoluzione giurisprudenziale e dottrinale oltre che dell’evoluzione normativa del D.Lgs. 231/01.

Ai sensi del Decreto 231, l’Organismo di Vigilanza ha il compito di vigilare sul funzionamento e sull’osservanza del Modello Organizzativo e del Codice Etico, nonché di curarne l’aggiornamento riguardo all’evolversi della struttura organizzativa o del contesto normativo di riferimento. Inoltre, vengono svolte specifiche attività di formazione a valere sul Modello Organizzativo, per il tramite dei canali di comunicazione per coinvolgere tutti i dipendenti della Società e del Gruppo ENAV.

A tali importanti documenti si affiancano inoltre:

i) la “Politica di Sostenibilità”, che declina l’impegno del Gruppo ENAV in tale ambito. Tale documento descrive il modello di sostenibilità adottato da ENAV al fine di indirizzare strategie e iniziative ESG finalizzate alla creazione di valore condiviso con gli stakeholder, con particolare riferimento agli aspetti ambientali e sociali rilevanti – come la riduzione delle emissioni dirette, indirette e generate dal traffico aereo e la progressiva riduzione delle emissioni elettromagnetiche derivanti dall’utilizzo dei sistemi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS), la valorizzazione delle persone, i temi di D&I e di tutela dei diritti umani – nonché quelli relativi al buon governo societario.

ii) la “Politica sui diritti umani” recante i principi di riferimento e gli impegni assunti dallo stesso Gruppo ENAV per la tutela e la promozione dei diritti umani nello svolgimento delle attività aziendali e in ogni contesto in cui opera. ENAV si adopera per promuovere gli standard sanciti dalla normativa internazionale e dai codici interni, nei confronti di alcuni tra i principali stakeholder del Gruppo: dipendenti, clienti, fornitori e partner commerciali.

iii) la “Politica sulla diversità e Inclusione”, nell’ottica di concretizzare l’impegno a favore di uno sviluppo sostenibile, anche attraverso la valorizzazione delle proprie risorse umane, promuovendo il sostegno di politiche a favore dell’inclusione, della diversità e delle pari opportunità. La politica si ispira ai principi e ai

valori di riferimento a livello nazionale e internazionale in ambito diversità e inclusione, tra cui la “Carta per le pari opportunità e l'uguaglianza sul lavoro” promossa da Sodalitas, gli UN Global LGBTI Standards for Conduct, l’UN Women e UN Global Compact – Women’s Empowerment Principles, la United Nations Equal Pay International Coalition (EPIC).

iv) la “Politica Ambientale”, con l’obiettivo di considerare i rischi e le opportunità di natura ambientale connessi allo svolgimento delle attività del Gruppo ENAV, in conformità con la legislazione internazionale, comunitaria e nazionale.

v) la “Politica in materia di salute e sicurezza sul lavoro”, con l’obiettivo di migliorare in maniera continuativa le prestazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro ed eliminare o ridurre i rischi per tutto il personale del Gruppo ENAV e per le altre parti interessate.

Tali politiche<sup>24</sup> sono approvate dal CEO della Capogruppo ENAV S.p.A. e si applicano a tutta la popolazione aziendale – che può prenderne visione anche attraverso la intranet aziendale – e ai rapporti commerciali instaurati dal Gruppo ENAV.

### **Interessi degli Amministratori e Operazioni con Parti Correlate**

Gli Amministratori sono invitati a dichiarare in apertura dei lavori l’eventuale sussistenza di un interesse proprio o per conto di terzi con riferimento agli argomenti posti all’ordine del giorno della seduta.

La Società approva le operazioni con parti correlate nel rispetto delle previsioni di legge e regolamentari vigenti, delle proprie disposizioni statutarie e delle procedure adottate in materia. La vigente “Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate” (la “Procedura OPC”), adottata in ottemperanza a quanto previsto dalla disciplina normativa e regolamentare applicabile, è stata da ultimo aggiornata, tenuto conto delle ultime modifiche normative, dal Consiglio di Amministrazione di ENAV in data 1° luglio 2021, previo parere del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate.<sup>25</sup>

### **Linee Guida in materia di *market abuse regulation* e procedure in materia di *internal dealing***

La Società adotta e tiene costantemente aggiornati i propri presidi in tema di gestione interna e di comunicazione all’esterno di documenti e informazioni riguardanti la Società e le sue Controllate, con particolare riferimento alle informazioni privilegiate di cui al regolamento UE n. 596/2014 (“Regolamento MAR”) o suscettibili di divenire tali. Le regole e i principi contenuti nelle Linee Guida per la gestione delle Informazioni Privilegiate (le “Linee Guida MAR”) sono finalizzati ad assicurare l’osservanza delle disposizioni di legge e regolamentari vigenti in materia di *market abuse* e a garantire il rispetto della massima riservatezza e confidenzialità delle informazioni privilegiate o comunque suscettibili di divenire tali, al fine di evitare che la comunicazione dei documenti e delle informazioni riguardanti la Società e il Gruppo possa avvenire in forma selettiva, ovvero possa esser rilasciata in via anticipata a determinati soggetti oppure venga rilasciata intempestivamente, in forma incompleta o inadeguata. Infine, ENAV cura periodiche attività di formazione e informazione sulle tematiche degli abusi di mercato e il relativo apparato sanzionatorio.

---

<sup>24</sup> Tali policy (pubblicate sul sito enav.it e disponibili al seguente link: <https://www.enav.it/node/17519>) risultano integrate nel più ampio quadro di strumenti normativi di cui il Gruppo ENAV si è dotato nel corso degli anni (a titolo meramente esemplificativo, il sistema di Enterprise Risk management e i diversi sistemi di gestione implementati a livello di Gruppo ENAV) che – anche in ragione della natura dei servizi erogati dal Gruppo – richiedono l’applicazione del principio precauzionale.

<sup>25</sup> Tale procedura individua le regole che disciplinano l’identificazione, l’approvazione e l’esecuzione delle Operazioni con Parti Correlate realizzate da ENAV S.p.A. – direttamente o per tramite di società controllate – al fine di assicurare la trasparenza e la correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni stesse.

## Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione

Il Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione si fonda sull'impegno di ENAV e del suo Gruppo di riferimento nella lotta alla corruzione, applicando criteri di trasparenza e di condotta secondo il principio di "tolleranza zero alla corruzione". In tale contesto, la Società ispira la propria azione alla più ampia compliance con le norme dettate in materia di contrasto ai fenomeni di corruzione sia da fonti nazionali che da fonti sovranazionali e per l'effetto contrasta e non tollera in alcun modo atti di corruzione, comportamenti fraudolenti e/o più in generale condotte illecite o irregolari, che vengano commessi in qualsiasi forma, sia attiva che passiva, tanto da parte dei propri dipendenti che di terze parti quali ad esempio appaltatori, consulenti, fornitori, partner commerciali, altre persone fisiche, giuridiche ed enti di fatto che intrattengono rapporti con ENAV o con le Società Controllate.

La Policy per la prevenzione della corruzione, adottata ai sensi dello standard internazionale ISO 37001:2016, e le Linee guida del sistema di gestione per la prevenzione e il contrasto della corruzione riportano le attività maggiormente esposte al rischio corruttivo, sulla base di una valutazione del rischio connesso all'attività svolta dalla Società e dalle controllate, e forniscono indicazioni in merito ai principi per la relativa prevenzione e per la tutela dell'integrità e della reputazione del Gruppo e le sanzioni applicabili per i casi di violazione dei relativi precetti.

## Whistleblowing

Al fine di consentire a tutti i dipendenti del Gruppo ENAV e a tutti gli Stakeholder di effettuare segnalazioni, è stato implementato un sistema per la segnalazione di presunti illeciti (c.d. *whistleblowing*) idoneo a garantire, ai sensi della normativa di riferimento di cui alla L.179/2017, la tutela del segnalante assicurando che le attività di analisi dei fatti riportati siano condotte in osservanza dei principi in materia di riservatezza e anonimato prescritti dalla normativa citata e nei limiti di un intervallo temporale ragionevole. Le segnalazioni pervenute attraverso i diversi canali di whistleblowing disponibili (piattaforma informatica, PEC, posta elettronica, segnalazioni verbali) sono preventivamente valutate dalla struttura competente, a tale scopo costituita in seno all'Internal Audit. Qualora siano ritenute rilevanti esse sono soggette ad ulteriore approfondimento attraverso l'attivazione di una istruttoria coordinata dall'Internal Audit eventualmente in collaborazione con le strutture competenti. Il funzionamento dell'intero processo, oltre che da Linee guida per la gestione delle segnalazioni, è disciplinato nel dettaglio per mezzo del Regolamento Whistleblowing.

## Piani di successione degli Amministratori Esecutivi

Una governance efficiente è prima di tutto una governance solida.

A tal proposito, la Raccomandazione n. 24 del Codice prevede che: *"Nelle società grandi, l'organo di amministrazione: – definisce, con il supporto del comitato nomine, un piano per la successione del CEO e degli amministratori esecutivi che individui almeno le procedure da seguire in caso di cessazione anticipata dall'incarico; – accerta l'esistenza di adeguate procedure per la successione del top management"*.

Di seguito alla delibera in data 27 febbraio 2018 di adozione di una policy (il cosiddetto "contingency plan") intesa a disciplinare le azioni da intraprendere in caso di anticipata cessazione dall'incarico del CEO rispetto all'ordinaria scadenza del mandato, o suo impedimento nell'esercizio delle relative funzioni, al fine di assicurare comunque la continuità nella regolare gestione della Società nelle more dell'individuazione del nuovo CEO, l'Organo Amministrativo, tenuto conto del successivo percorso evolutivo della propria corporate governance, nella seduta del 25 gennaio 2022 ha provveduto a evolvere e definire un piano per la successione degli amministratori esecutivi; avuto riguardo a considerazioni inerenti la struttura della compagine sociale nonché alla circostanza che, per legge e per Statuto, gli amministratori sono nominati dall'Assemblea sulla base di liste presentate dagli azionisti, il Consiglio di Amministrazione ha quindi disciplinato le azioni da intraprendere in caso di anticipata cessazione dall'incarico del CEO.

## Interventi 2023 connessi alla tutela della legalità, alla lotta alla corruzione e alla tutela dei diritti umani

Nel settembre 2022, ENAV ha dato avvio a un progetto di *risk assessment & gap analysis* ex D.Lgs. 231/01 propedeutico al successivo aggiornamento del proprio modello di organizzazione, gestione e controllo (il “Modello”) con l’obiettivo di adeguarlo non solo ai cambiamenti endogeni al Gruppo ma anche rispetto all’impatto dell’estensione dell’ambito di applicazione del D.Lgs. 231/01 a nuove fattispecie di reati presupposto. Il progetto così strutturato ha avuto ad oggetto anche i modelli di organizzazione, gestione e controllo 231 delle società controllate con l’obiettivo di restituire – tenuto conto delle peculiarità di ciascuna società – il massimo livello di uniformità. Ciò anche in relazione ai servizi *corporate* erogati da ENAV alle controllate attraverso le proprie strutture organizzative competenti per materia, secondo quanto disciplinato da appositi contratti *intercompany*.

Nel marzo 2023 si è pertanto giunti all’approvazione dei nuovi Modelli 231 la cui valutazione di adeguatezza è stata confermata anche in occasione dell’ottenimento della certificazione anticorruzione secondo lo standard UNI ISO 37001:2016 in osservanza del principio di *zero tolerance* verso la corruzione.

Il progetto di aggiornamento del Modello 231 è stato accompagnato parallelamente da un progetto di trasformazione digitale del Modello stesso. Il Modello 231 è stato ridisegnato nell’architettura di un portale interattivo con l’approccio, i metodi e gli strumenti del *legal design*. Al contempo, anche l’attività formativa è stata oggetto di diversi interventi per accompagnare i dipendenti nell’evoluzione del Modello 231; si è pertanto intervenuti con:

- Formazione *e-learning* a tutti i dipendenti del Gruppo;
- Corso 231 e Anticorruzione nell’ambito di un progetto internazionale con colleghi e *business partner* stranieri;
- *Webinar*, rivolti a soggetti terzi, sui temi della corruzione e della digitalizzazione del Modello 231.

Gli interventi formativi citati sono anche parte integrante del Piano di Sostenibilità negli ambiti della tutela della legalità, dei diritti umani e dell’anticorruzione.

Strettamente connesso al Modello 231 è il Codice Etico del Gruppo ENAV (“Codice Etico”) che regola il complesso di diritti, doveri e responsabilità che ENAV e le società del Gruppo assumono nei confronti degli *stakeholder* con i quali si trovano a interagire per lo svolgimento delle proprie attività, e trova applicazione agli organi sociali, al *management*, al personale dipendente, ai collaboratori esterni, ai *partner* commerciali, ai fornitori e a tutti coloro che intrattengono rapporti con la Società. L’adozione di principi di comportamento e *standard* etici da osservare nei rapporti con i terzi è manifestazione di impegno del Gruppo anche in relazione alla prevenzione dei reati di cui al Decreto 231, nonché alla prevenzione dei fenomeni corruttivi e di frode, ed in tal senso il Codice Etico forma parte integrante del Modello 231.

In relazione al processo di gestione delle segnalazioni *whistleblowing*, ENAV ha concluso nel 2023 un percorso evolutivo conformandosi ai recenti aggiornamenti normativi di cui alla Direttiva UE 2019/1937 e al D.Lgs. 24/2023 (c.d. Decreto *Whistleblowing*), al quadro regolamentare e alle *leading practices* di riferimento. In ottica di miglioramento continuo, nonché tenuto conto della pubblicazione delle nuove Linee Guida ANAC, è stato valutato un nuovo aggiornamento del Regolamento *Whistleblowing* e delle “Linee Guida per la gestione delle segnalazioni *Whistleblowing*” del Gruppo ENAV, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- gestione delle segnalazioni esterne all’ANAC;
- gestione delle segnalazioni “orali”.

L’analisi delle Linee Guida ANAC e degli ulteriori elementi rivenienti dalla pubblicazione del documento “Nuova disciplina *whistleblowing* - Guida operativa per gli enti privati” da parte di Confindustria ha condotto all’individuazione di alcuni ambiti di ulteriore miglioramento della disciplina aziendale relativa al Sistema WB

di Gruppo. Tali aspetti sono stati integrati in un Regolamento *Whistleblowing* di Gruppo aggiornato che ha introdotto le seguenti novità:

- revisione del canale per le segnalazioni «orali»: tali segnalazioni possono ora essere rese al Responsabile Internal Audit mediante incontro diretto. Tale soluzione, rafforza i presidi di controllo migliorando l'integrità e completezza del contenuto della segnalazione ricevuta assicurando la tracciabilità della data di presa in carico della segnalazione e calcolo dei tempi massimi di gestione previsti dalla normativa vigente;
- modifica della composizione del Comitato *Whistleblowing* con contestuale riduzione nel numero dei componenti (da 4 a 3) individuati nei responsabili delle strutture di I livello: Internal Audit, *Compliance and Risk Management*, *Legal and Corporate Affairs*;
- affinamenti in coerenza con alcune indicazioni delle Linee Guida ANAC in merito a i) indicazione esaustiva delle altre categorie di soggetti, diversi dal segnalante, che godono della protezione, ii) qualificazione dei concetti di «mancato seguito» e «fondati motivi» nell'ambito delle segnalazioni esterne ad ANAC e/o divulgazioni pubbliche, iii) introduzione di uno schema grafico/esemplificativo dei canali di segnalazione utilizzabili rispetto alla natura/oggetto della segnalazione.

A seguito dell'aggiornamento del Regolamento *Whistleblowing* del Gruppo ENAV:

- è stato integrato il documento “Linee Guida per la gestione delle segnalazioni *Whistleblowing*” del Gruppo ENAV (contenente anche il regolamento del Comitato WB), poi ridenominato in “Istruzioni Operative e Metodologiche per la gestione delle segnalazioni *Whistleblowing*”;
- sono state aggiornate le informazioni sul Sistema WB pubblicate sui siti internet e intranet delle società del Gruppo ENAV.

Con l'obiettivo di aumentare la sensibilità della popolazione aziendale e di favorire una crescita culturale e incentivare l'utilizzo del Sistema WB del Gruppo ENAV, è stata predisposta – nell'ambito del progetto formativo inerente al Modello di Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/01 di cui si è parlato – una specifica pillola formativa avente ad oggetto le novità introdotte con l'aggiornamento del Regolamento *Whistleblowing* e dei documenti / strumenti ad esso collegati.

## Gestione dei rischi e delle opportunità

Il Gruppo ENAV adotta un processo di Enterprise Risk Management (ERM) finalizzato alla individuazione, valutazione e monitoraggio dei rischi a livello di Gruppo e alla definizione e gestione delle azioni atte a contenere il livello dei rischi entro le soglie di propensione approvate dal Consiglio di Amministrazione (Risk Appetite).

L'Enterprise Risk Management (ERM) opera nel rispetto delle linee di indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR) e a supporto del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate.

Ai diversi presidi organizzativi, operativi e di norme interne si affianca un costante impegno alla diffusione della cultura del rischio e della gestione "*risk based*" ai diversi livelli aziendali. La modalità di gestione degli stessi è approfondita nei paragrafi in cui vengono trattati gli specifici argomenti.

Nel corso del 2023, è stato effettuato l'aggiornamento del Corporate Risk Profile (CRP) e sono state svolte le relative attività di *risk monitoring*.

Il processo di ERM comprende le attività di identificazione, analisi, valutazione e monitoraggio dei rischi ESG, mentre le relative attività di trattamento del rischio sono gestite dagli specifici *risk owner*.

Con riferimento al rischio emergente relativo al *climate change*, nel corso del 2023 è stato condotto uno studio specialistico finalizzato a valutare gli effetti del cambiamento climatico nelle specifiche sedi di erogazione dei servizi forniti da ENAV sul territorio nazionale e in particolare negli aeroporti. Lo studio non ha evidenziato impatti significativi nel medio periodo (2030) sulle attività di *core business* di ENAV. Nel lungo termine (2050) è possibile prevedere esclusivamente un moderato incremento del numero di siti soggetti a picchi di temperature oltre i 43°C o interessati da precipitazioni estreme.

La tabella seguente presenta, per ciascun aspetto del D.Lgs. 254/2016 e con riferimento al CRP 2023, gli eventi di rischio connessi, l'impatto per ENAV e per le categorie di stakeholder coinvolte e le principali modalità di gestione dei rischi generati e subiti. La classificazione degli impatti per ENAV segue le categorie utilizzate nell'applicazione aziendale del modello ERM.

Tema del D.Lgs. 254/2016	Eventi di rischio	Impatto potenziale del Gruppo ENAV	Stakeholder impattati	Impatto potenziale sugli stakeholder	Principali modalità di gestione
Governance & Compliance e lotta alla corruzione	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Market abuse</li> <li>- Mancato rispetto della normativa di riferimento in materia di perimetro di sicurezza nazionale cibernetica (D. Lgs. 105/2019)</li> <li>- Conformità di impianti e infrastrutture alla normativa di riferimento</li> <li>- Gestione delle relazioni istituzionali</li> <li>- Variazioni dell'assetto organizzativo</li> <li>- Mancato rispetto dei regolamenti applicabili alla certificazione quale Fornitore di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea (ATM/ANS)</li> <li>- Mancato rispetto della normativa di riferimento in materia di ambiente</li> <li>- Mancato rispetto del Reg. UE 679/2016 in materia di privacy</li> <li>- Trade compliance</li> <li>- Sicurezza sul lavoro (H&amp;S) attività ordinarie</li> <li>- Frode e</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strategico</li> <li>- Operativo</li> <li>- Compliance</li> <li>- Reputazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vettori</li> <li>- Società di gestione</li> <li>- Fornitori</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<p><b>Vettori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Società di gestione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Fornitori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Dipendenti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Azionisti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistema di gestione per la prevenzione ed il contrasto alla corruzione</li> <li>- Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro,</li> <li>- Policy aziendali</li> <li>- Sistema di deleghe di funzioni</li> <li>- Strutture organizzative dedicate</li> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> </ul>

Tema del D.Lgs. 254/2016	Eventi di rischio	Impatto potenziale del Gruppo ENAV	Stakeholder impattati	Impatto potenziale sugli stakeholder	Principali modalità di gestione
	corruzione - Mancato rispetto del D.Lgs. 50/2016 in materia del codice dei contratti pubblici - Mancato rispetto del D. Lgs. 254/16 in materia di rendicontazione non finanziaria - Incerto inquadramento di ENAV rispetto al Codice dei Contratti Pubblici - Mancato rispetto dei regolamenti applicabili per la certificazione di Training Organization				
<b>Ambiente</b>	- Conformità di impianti e infrastrutture alla normativa di riferimento - Mancato rispetto della normativa di riferimento in materia di ambiente - Diritti umani e ambiente nella catena di fornitura	- Operativo - Compliance - Reputazionale	- Società di gestione - Fornitori - Dipendenti - Azionisti	<b>Società di gestione:</b> - Danno economico <b>Fornitori:</b> - Sicurezza sul lavoro <b>Dipendenti:</b> - Sicurezza sul lavoro <b>Azionisti:</b> - Danno economico	- Sistema di gestione ambientale - Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro - Policy aziendali - Sistema di deleghe di funzioni - Strutture organizzative dedicate - Mitigazioni specifiche a carattere progettuale

Tema del D.Lgs. 254/2016	Eventi di rischio	Impatto potenziale del Gruppo ENAV	Stakeholder impattati	Impatto potenziale sugli stakeholder	Principali modalità di gestione
Rispetto dei diritti umani	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mancato rispetto del Reg. UE 679/2016 in materia di privacy</li> <li>- Diritti umani e ambiente nella catena di fornitura</li> <li>- Diversity</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Compliance</li> <li>- Reputazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fornitori</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<b>Fornitori:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <b>Dipendenti:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <b>Azionisti:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistemi di gestione della qualità</li> <li>- Policy aziendali</li> <li>- Strutture organizzative dedicate</li> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> </ul>
Attinenti al personale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rischio di vertenzialità</li> <li>- Sicurezza del personale operante in Paesi a rischio (<i>travel security</i>)</li> <li>- Sicurezza sul lavoro (H&amp;S) in appalti</li> <li>- Adeguatezza del Capitale Umano</li> <li>- Turnover del personale</li> <li>- Sicurezza sul lavoro (H&amp;S) attività ordinarie</li> <li>- Contenzioso del lavoro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operativo</li> <li>- Compliance</li> <li>- Reputazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vettori</li> <li>- Società di gestione</li> <li>- Fornitori</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<b>Vettori:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <b>Società di gestione:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <b>Fornitori:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <b>Dipendenti:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <b>Azionisti:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro</li> <li>- Policy aziendali</li> <li>- Strutture organizzative dedicate</li> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> </ul>
Sociali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Safety dei servizi di navigazione aerea</li> <li>- Reputazione del Gruppo</li> <li>- Continuità dei servizi <i>core</i></li> <li>- Sicurezza delle informazioni</li> <li>- Sicurezza fisica</li> <li>- Safety della flotta aerea di proprietà di ENAV</li> <li>- Continuità dei servizi gestionali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operativo</li> <li>- Reputazionale</li> <li>- Compliance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vettori</li> <li>- Società di gestione</li> <li>- Istituzioni</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<b>Vettori:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <b>Società di gestione:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <b>Istituzioni:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno reputazionale</li> </ul> <b>Dipendenti:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <b>Azionisti:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro,</li> <li>- Policy aziendali</li> <li>- Strutture organizzative dedicate</li> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> </ul>

Tema del D.Lgs. 254/2016	Eventi di rischio	Impatto potenziale del Gruppo ENAV	Stakeholder impattati	Impatto potenziale sugli stakeholder	Principali modalità di gestione
Cambiamenti climatici	- Climate change (rischio emergente)	- Operativo - Strategico	- Vettori - Società di gestione - Azionisti	<b>Vettori:</b> - Danno economico <b>Società di gestione:</b> - Danno economico <b>Azionisti:</b> - Danno economico	- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale - Procedure operative

## Rischi legati al climate change<sup>26</sup>

<b>Tipi di rischi e impatti</b>	<p>Per quanto attiene ai rischi emergenti in ambito ambientale, è stato condotto uno studio specialistico relativo al rischio derivante dal <i>climate change</i> finalizzato a valutare gli effetti del cambiamento climatico nelle specifiche sedi di erogazione dei servizi forniti da ENAV sul territorio nazionale e in particolare negli aeroporti gestiti da ENAV.</p> <p>Lo studio ha consentito di valutare i possibili impatti del <i>climate change</i> sulle attività di <i>core business</i> di ENAV su due distinti orizzonti temporali (2030 e 2050) e due diversi scenari climatici utilizzati da Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC).</p> <p>Il primo scenario (SSP 8.5), il più pessimistico, assume entro l'anno 2100 concentrazioni atmosferiche di CO<sub>2</sub> triplicate o quadruplicate (840 / 1120 ppm) rispetto ai livelli preindustriali (280 ppm). Questo scenario è ad alta intensità energetica con un consumo totale che continua a crescere nel corso del secolo raggiungendo ben oltre 3 volte i livelli attuali.</p> <p>Il secondo (SSP 4.5) assume la messa in atto di alcune iniziative come l'impiego di una serie di tecnologie e strategie per ridurre le emissioni di gas serra. È considerato uno scenario di stabilizzazione: le emissioni di CO<sub>2</sub> raggiungono il picco intorno alla metà del secolo, ed entro il 2070 scendono al di sotto dei livelli attuali. La concentrazione atmosferica di anidride carbonica si stabilizza entro la fine del secolo a circa il doppio (520 ppm) dei livelli preindustriali.</p> <p>Dallo studio è emerso quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ relativamente alle precipitazioni estreme, è previsto nel lungo termine (2050) una progressiva intensificazione del fenomeno;</li> <li>▪ relativamente al vento non sembrano sussistere criticità, considerando che le previsioni degli scenari citati orientati indicano una diminuzione dell'intensità media dello stesso (conseguentemente la componente del vento al traverso – caratteristica critica ai fini della fornitura dei servizi della navigazione aerea in ambito aeroportuale – dovrebbe proporzionalmente diminuire);</li> <li>▪ relativamente alla temperatura si prevede un aumento di 1-1,5 °C (2030) e 2-2,5 °C (2050) a seconda degli scenari;</li> </ul>
---------------------------------	--

<sup>26</sup> In osservanza dell'European common enforcement priorities for 2023 annual financial reports emanato dall'ESMA il 25 ottobre 2023.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ relativamente all'innalzamento del livello dei mari, si mantiene pressoché invariato il rischio alluvionale relativo alle infrastrutture situate in zone costiere.</li> </ul>
<b>Adattamento e modalità di gestione</b>	<p>ENAV è costantemente impegnata nel garantire la sicurezza e la puntualità ai milioni di passeggeri che volano nei cieli italiani preservando la continuità dell'erogazione dei servizi della navigazione aerea. Il livello di sicurezza operativa dei servizi della navigazione aerea è infatti una priorità irrinunciabile per ENAV che, nel perseguire i propri obiettivi istituzionali e strategici, antepone il raggiungimento dei preminenti obiettivi di sicurezza.</p> <p>Il Gruppo ha definito e sottopone regolarmente a test specifici i piani di <i>Business Continuity</i> e <i>Disaster Recovery</i> sulla base di una approfondita attività di <i>Business Impact Analysis</i>, definendo le appropriate procedure da applicare in caso di eventi che comportino un significativo deterioramento o un'interruzione dei servizi, al fine di preservarne la continuità nei diversi possibili scenari emergenziali. Sono garantiti, senza soluzione di continuità, i necessari livelli di disponibilità del personale operativo, il quale è sottoposto a periodiche attività formative e addestrative per il mantenimento delle previste abilitazioni professionali, nonché i necessari livelli di disponibilità relativamente alla componente tecnologica, attraverso specifiche ridondanze funzionali e mediante un esteso piano di manutenzione cui sono sottoposti tutti gli impianti e gli apparati a supporto dei servizi della navigazione aerea. Il livello di servizio della componente tecnologica è supportato, inoltre, da specifici piani di investimento che mirano ad accrescere le performance degli impianti ed apparati in termini di affidabilità, disponibilità, sicurezza ed efficienza.</p> <p>In tale contesto e con riferimento specifico al <i>climate change</i>, gli esiti delle analisi condotte porranno le basi per il monitoraggio nel tempo dei fenomeni oggetto dello studio: il monitoraggio di un fenomeno che ha dinamiche temporali così estese può essere realizzato mediante l'aggiornamento regolare dell'analisi degli scenari climatici (ad esempio, ogni 2-3 anni) per elaborare una congrua quantità di nuovi dati (aziendali e di scenario), così da aggiornare la quantificazione degli impatti operativi e finanziari dei rischi climatici.</p> <p>Eventuali ulteriori azioni di mitigazione o adattamento saranno adottate a valle del monitoraggio, come possibile conseguenza dell'aumento del livello di rischio.</p>

## Politiche retributive

La politica retributiva del Gruppo ENAV è differenziata in funzione del ruolo agito nell'organizzazione senza alcuna discriminazione di età, sesso, disabilità, razza, etnia, origine, religione, o altro.

Tale politica viene definita attraverso un'articolata attività istruttoria svolta dal Comitato Remunerazioni e Nomine (CRN), composto nella sua maggioranza da organi indipendenti, con la collaborazione di un *advisor* esterno e il contributo del Comitato Sostenibilità e di altre strutture interne. La proposta viene sottoposta al Consiglio di Amministrazione che, ai sensi del D.Lgs. 10 giugno 2019, n. 49, la propone all'Assemblea, che delibera con voto vincolante. Nell'ambito delle attività istruttorie vengono analizzate le prassi di mercato e i suggerimenti provenienti da parte dei *proxy advisor*.

La politica retributiva prevista per il 2023 per i massimi organi di governo<sup>27</sup> prevede una retribuzione fissa che comprende:

- per il Presidente, un compenso deliberato dall'Assemblea degli Azionisti ai sensi dell'art. 2389, comma 1, c.c. in sede di nomina, e un compenso deliberato ai sensi dell'art. 2389 comma 3 c.c., per l'esercizio delle deleghe non esecutive conferite;
- per l'Amministratore Delegato, un compenso deliberato dall'Assemblea degli Azionisti ai sensi dell'art. 2389, comma 1 c.c., in sede di nomina e un compenso deliberato ai sensi dell'art. 2389, comma 3 c.c., per l'esercizio delle deleghe esecutive conferite;
- per i DRS (Dirigenti con responsabilità strategiche), un compenso commisurato al ruolo ricoperto e relativi *benchmark* di mercato.

Per Amministratore Delegato e DRS, oltre alla retribuzione fissa, è prevista una retribuzione legata al sistema di incentivazione variabile di breve e di lungo termine. A questi sistemi di incentivazione sono collegati obiettivi di natura economico-finanziaria e di natura ESG, nell'ottica di contribuire al raggiungimento dei risultati della strategia aziendale e al perseguimento degli interessi di lungo termine, in una logica di sostenibilità aziendale. Tale sistema di incentivazione variabile è ancorato ad un processo di performance management (MBO) basato sull'assegnazione annuale di obiettivi per tutto il management del Gruppo ENAV in una logica *top-down*. Gli obiettivi sono di natura economico finanziaria, di performance operativa, nonché legati ad aspetti di natura ESG. A tali dimensioni si affiancano i grandi progetti di innovazione tecnologica la cui realizzazione rende il Gruppo ENAV uno dei *provider* più all'avanguardia nel panorama del controllo del traffico aereo.

Per queste figure manageriali sono previsti inoltre ulteriori benefit, quali l'adesione a un fondo di previdenza complementare, la copertura sanitaria, forme di copertura assicurativa dei rischi per morte ed invalidità permanente derivanti da infortunio professionale ed infortunio extra-professionale, malattia per causa di servizio o altre cause.

La Politica di Remunerazione prevede un trattamento di *severance* per l'Amministratore Delegato per il caso di cessazione anticipata del mandato senza giusta causa nonché per il caso di mancato rinnovo, ma limitatamente alle sole componenti variabili maturate. In particolare, in caso di mancato rinnovo alla scadenza del mandato, subordinatamente alla consuntivazione da parte del Consiglio di Amministrazione dei relativi risultati dell'esercizio nel corso del quale è avvenuta la cessazione, è previsto il riconoscimento in favore dell'Amministratore Delegato dell'incentivazione variabile di breve termine pro-rata temporis.

Per il caso di cessazione anticipata del mandato senza giusta causa, in linea con le indicazioni del Codice di Corporate Governance, il valore erogabile a titolo di *severance* in favore dell'Amministratore Delegato è pari a due annualità del compenso fisso ex art. 2389, comma 1 e comma 3, c.c., oltre ad un pro-quota

---

<sup>27</sup> In base a quanto stabilito dalla Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti (sezione I), approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2023 e disponibile sul sito enav.it.

dell'incentivo variabile di lungo termine già maturato al momento della cessazione. Tale incentivo è riconosciuto per i soli anni in cui si è raggiunta la performance e il suo valore viene deliberato dal Consiglio di amministrazione subordinatamente alla valutazione delle performance effettivamente conseguite e riparametrate per i soli anni di interesse. Per quanto riguarda l'incentivo variabile di breve termine, il Consiglio di Amministrazione dovrà valutare caso per caso, in base al periodo dell'anno in cui avviene la cessazione ed alle altre situazioni contingenti, le somme eventualmente maturate e i presupposti e le condizioni per il relativo riconoscimento.

Per quanto riguarda i DRS, in caso di cessazione del rapporto di lavoro con la Società trovano applicazione le condizioni previste nel contratto collettivo di riferimento, fermo restando il rispetto di eventuali pattuizioni individuali pregresse.

In relazione alle componenti variabili della remunerazione riconosciute in favore dell'Amministratore Delegato e dei DRS, la Politica di Remunerazione prevede la previsione di clausole di *claw-back* sia per colpa e danno che per errore materiale e per una durata di 36 mesi dopo l'approvazione del bilancio che presenta le anomalie che potranno attivare la clausola, in linea con le raccomandazioni del Codice di Corporate Governance.

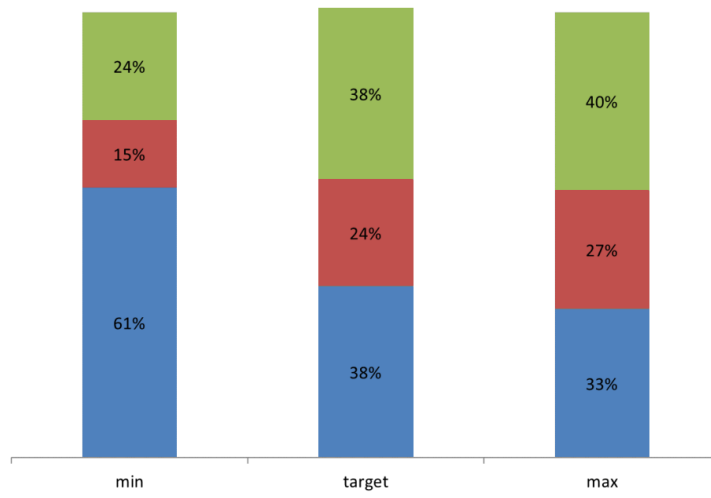
Con riferimento agli altri Dirigenti di Gruppo, la policy retributiva consolidata negli anni prevede il riconoscimento di una componente retributiva variabile di breve termine ancorata a un sistema di obiettivi (MBO) definiti secondo una logica *top-down*: l'individuazione degli obiettivi è effettuata partendo dalle linee guida strategiche e declinata in attività o *pillar* secondo i diversi livelli di responsabilità. Gli obiettivi individuali sono collegati a dimensioni economico-finanziarie, di investimento, di innovazione tecnologica finalizzata anche ad aspetti di natura ambientale e sociale.

Per un selezionato numero di figure dirigenziali, individuate dall'Amministratore Delegato, è inoltre prevista l'assegnazione di obiettivi di lungo termine in linea con il Piano di Performance Share.

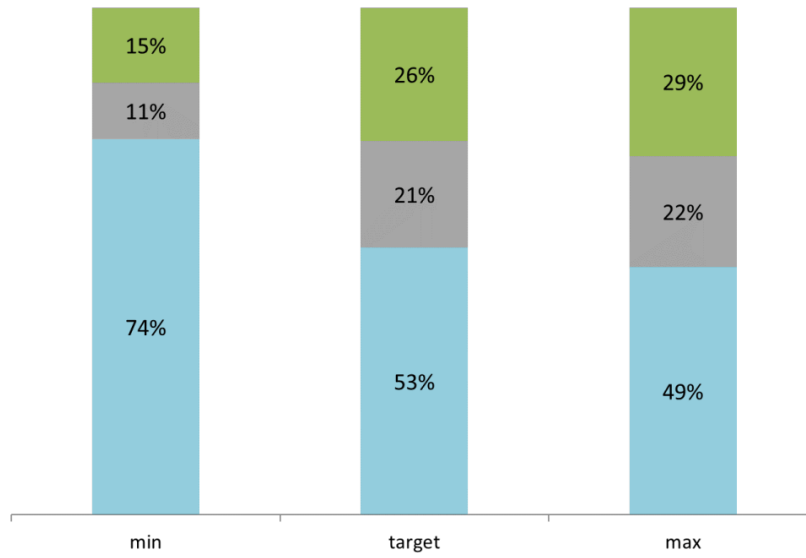
BREVE TERMINE	
	Peso
EBITDA	35%
Utile netto	15%
Performance operative	20%
Fatturato derivante da attività non regolate	15%
Indicatore di sostenibilità*	15%
* costituito da 3 obiettivi progettuali indipendenti con criterio di consuntivazione di tipo on/off	

LUNGO TERMINE	
	Peso
EBIT	25%
FCF	25%
TSR	40%
Indicatore ESG	10%

#### AMMINISTRATORE DELEGATO



#### DIRIGENTI CON RESPONSABILITA' STRATEGICHE



## Gestione fiscale

In linea con i principi di trasparenza e legalità riportati nel Codice Etico, l'approccio alla fiscalità del Gruppo ENAV è orientato al pieno rispetto della normativa fiscale. Pur in assenza di una formalizzazione di una politica di strategia fiscale, il Gruppo ENAV, la cui attività prevalente è nel territorio italiano, adempie correttamente ai propri obblighi fiscali anche mediante una ben delineata organizzazione e un sistema procedurale, in ambito Legge 262, che definiscono attività, ruoli e responsabilità oggetto di monitoraggio su base annuale e infrannuale.

La governance e la condotta fiscale del Gruppo ENAV sono ispirate a principi di corretta e tempestiva determinazione e liquidazione delle imposte dovute per legge, di attuazione dei connessi adempimenti e di contenimento del rischio fiscale. Gli eventuali aspetti normativi controversi sono affrontati e discussi con i consulenti esterni e, in alcuni casi, portati all'attenzione delle Autorità fiscali, mediante presentazione di istanze di interpello.

Il Gruppo è impegnato nel rispetto delle normative fiscali mediante:

- la gestione adeguata del carico fiscale relativo alle attività del Gruppo ENAV;
- un costante aggiornamento delle normative nazionali ed internazionali riferite al proprio ambito di attività;
- la tenuta dei buoni rapporti con le autorità fiscali basate su assoluta trasparenza e collaborazione;
- studio del transfer pricing qualora necessario per la definizione di contratti intercompany con società presenti in Stati diversi dall'Italia. I rapporti intercompany con le società italiane del Gruppo ENAV sono strutturati a condizioni e prezzi di mercato, adottando una metodologia in linea con il cosiddetto "*arm's length principle*", standard internazionale definito dalla Model Tax Convention e richiamato dalle Linee Guida OCSE sui Prezzi di Trasferimento per le Imprese Multinazionali e le Amministrazioni Fiscali.

Le dichiarazioni fiscali sono soggette al controllo del consulente fiscale e sottoscrizione da parte della società di revisione. Il Modello 231, recentemente aggiornato, ha recepito le modifiche normative introdotte negli ultimi anni anche nell'ambito dei rischi fiscali. A tal fine, le Società del Gruppo ENAV sono state oggetto di verifica per la valutazione di funzionalità e adeguatezza dei rispettivi modelli organizzativi ex D.Lgs. 231/01 e del sistema di controllo interno in relazione ai reati tributari ex art. 25 *quinquiesdecies* del D.Lgs. 231/01. Dall'analisi svolta è emerso che la gestione del sistema di controllo interno in relazione ai reati tributari risulta efficace e non presenta rilevanti criticità. In particolare, il processo fiscale risulta adeguatamente presidiato con un elevato livello di professionalità che garantisce al Gruppo ENAV la corretta gestione delle attività fiscali.

## Gestione responsabile dei fornitori

Per il Gruppo ENAV sostenibilità significa anche costruire con i propri fornitori un rapporto improntato alla collaborazione e alla completa trasparenza delle informazioni e ciò anche in virtù del fatto che la reputazione di un'Azienda passa anche attraverso la catena di fornitura. A tal proposito, il panorama di aziende fornitrici può variare a seconda delle specifiche caratteristiche e attività delle Società del Gruppo ENAV:

- ENAV eroga il Servizio di controllo del traffico aereo (ATCS), il Servizio Informazioni Volo (FIS), il Servizio informazioni aeronautiche (AIS), il Servizio di osservazioni e previsioni meteorologiche, limitatamente all'emissione dei bollettini meteorologici relativi agli aeroporti (METAR) e allo spazio aereo di competenza. Il complesso dei Fornitori di ENAV accompagna la Società dalle attività di auto-funzionamento sino alle attività *core* relative al controllo del traffico aereo;
- Techno Sky assicura la *business continuity* di ENAV e svolge le attività di *system integration* anche nell'ambito del c.d. Mercato Terzo. L'insieme dei Fornitori di Techno Sky accompagna la società dalle attività di auto-funzionamento sino alle attività finalizzate al mantenimento dei sistemi utilizzati dalla Capogruppo per il servizio di controllo del traffico aereo. Con riferimento alle operazioni di selezione dei Fornitori, Techno Sky è tenuta all'applicazione del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. (il c.d. "Codice dei Contratti Pubblici"). Invece, per quanto concerne le attività di selezione dei Fornitori che supportano Techno Sky nell'ambito delle attività affidate relativamente al Mercato Terzo, quest'ultima opera in analogia al D.Lgs. 50/2016 e, pertanto, secondo logiche di trasparenza e concorrenzialità avuto a riferimento il precipuo "contesto di acquisto";
- IDS AirNav sviluppa soluzioni tecnologiche per il mercato dell'aeronavigazione, sia a livello nazionale che internazionale. Il mercato di riferimento in cui opera IDS AirNav è principalmente costituito da altri ANSPs (Air Navigation Service Providers) civili e militari, autorità dell'aviazione civile e operatori aeroportuali. In tale ambito, IDS AirNav sviluppa prodotti *software* COTS (Commercial Off The Shelf), ovvero prodotti uguali per tutti i clienti, e soluzioni tecniche c.d. "chiavi in mano", costituite da diversi prodotti *software* opportunamente integrati tra loro e configurati per adattarsi alle specifiche esigenze dei clienti. I prodotti sviluppati da IDS AirNav possono essere classificati nelle seguenti categorie:
  - Aeronautical Information Management, ovvero prodotti per la gestione dei dati aeronautici e lo scambio di informazioni tra i vari stakeholder (operatori aeroportuali, ANSPs, autorità dell'aviazione civile);
  - Air Traffic Flow Management, ovvero prodotti per la gestione dei flussi di traffico e l'identificazione di eventuali sbilanciamenti tra i volumi di traffico aereo e la capacità di controllo, a fronte dei quali vanno intraprese azioni (ritardo di voli, staffing degli ATCO, ecc.);
  - Aviation Revenue Management System, ovvero il prodotto per il calcolo e la gestione delle fatture sui servizi forniti dagli ANSP.

Nell'ambito dello svolgimento delle attività di sviluppo dei prodotti COTS e delle soluzioni per i clienti, IDS AirNav si avvale di fornitori esterni per i servizi di sviluppo del *software* e per la fornitura di *hardware* e *software* di terze parti su cui si basano i prodotti e le soluzioni offerte ai clienti.

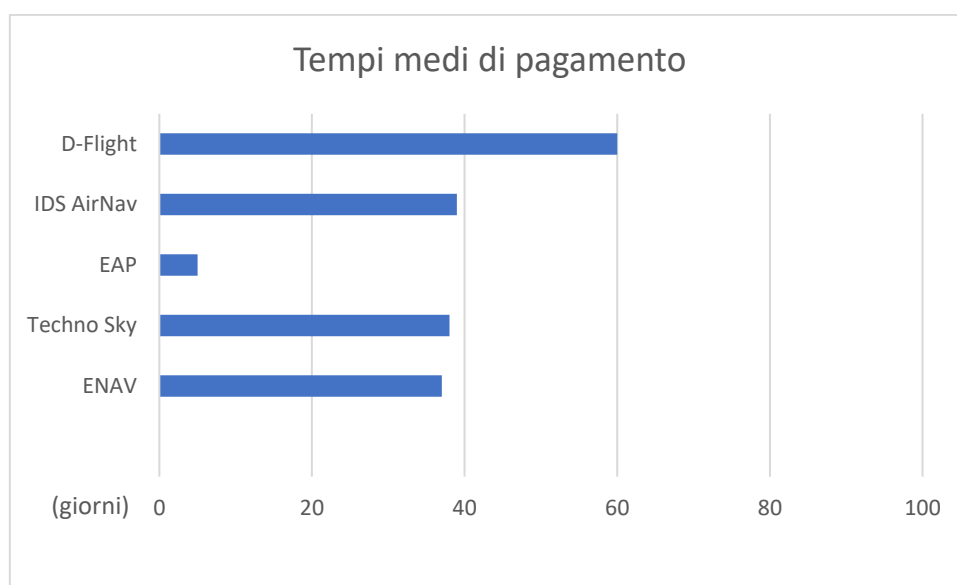
- ENAV Asia Pacific eroga servizi di consulenza aeronautica a clienti istituzionali in Malesia (Ministero dei Trasporti) e Taiwan (ANSP) e fornisce servizi di manutenzione (c.d. "Flight Procedure Design and Management" – FPDAM). I servizi vengono forniti attraverso il supporto tecnico di ENAV S.p.A. e IDS AirNav, formalizzato nell'Intercompany agreement, a cui si aggiunge l'attività di project management fornito dal personale distaccato in Malesia. Per quanto riguarda la catena di fornitura, ENAV Asia Pacific continua ad avvalersi dei fornitori del Gruppo ENAV – principalmente per le attività di consulenza relativa ad aspetti di compliance alla normativa societaria e fiscale malese – e/o verificati attraverso una

richiesta formale di dettagli (es. verifiche attraverso il sistema SSM – Companies Commission of Malaysia).

In tale ottica, al fine di permettere una gestione responsabile dei fornitori aziendali, selezionati a valle di procedure di *procurement* sottoposte alla disciplina del Codice dei Contratti Pubblici e avuti a riferimento appositi *constraint* in ambito ESG ove possibile, si rappresenta che, propedeuticamente alla stipula dei contratti di appalto, viene richiesto ai potenziali fornitori:

- di essere a conoscenza e accettare tutte le norme e disposizioni contenute nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001 e nel Codice Etico del Gruppo ENAV, nella Politica per la prevenzione della corruzione e nelle Linee Guida del sistema di gestione per la prevenzione e il contrasto alla corruzione del Gruppo ENAV, pubblicati anche sul sito istituzionale;
- di prendere visione del Codice di condotta dei Fornitori.

Inoltre, con particolare riferimento ai contratti di appalto ad alta intensità di manodopera, la Struttura Procurement inserisce, d'intesa con la Struttura Richiedente, l'obbligo dei fornitori a sottoporsi ad audit di terze parti in relazione al rispetto di precipue prescrizioni contrattuali tese al rispetto dei requisiti ambientali e sociali connessi alle specifiche prestazioni affidate.



## Gestione della Security

La Security, intesa nella sua più ampia estensione di protezione delle infrastrutture, del personale e della sicurezza delle informazioni, è uno degli elementi centrali nel Gruppo ENAV, in quanto infrastruttura critica e fornitore di un servizio essenziale.

La Security Policy sintetizza l'impegno del Gruppo ENAV nel perseguimento degli obiettivi di protezione, nel contesto della missione e degli obblighi derivanti dal ruolo svolto, da parte di ciascuna delle società che lo compongono.

Tale impegno, in linea con gli sviluppi della legislazione vigente, ha portato il Gruppo ENAV a proseguire verso il rafforzamento dei presidi di security, in particolare nel settore della *cybersecurity*, con:

- la puntuale applicazione del Regolamento UE 2019/1583, relativo agli amministratori dei sistemi informatici;
- il potenziamento della valutazione e della gestione del rischio, in quanto fondamentale presidio secondo quanto previsto dal Security Management System del Gruppo ENAV;
- il potenziamento dei presidi inerenti la sicurezza delle informazioni, dei sistemi e delle reti informatiche, secondo il framework adottato dal Governo italiano nella strategia cibernetica nazionale (Identify, Protect, Detect, Respond and Recovery).

In applicazione del principio ICAO *"Security should be everyone's responsibility from the ground-up to top-down"*, è stata sviluppata ulteriormente la cultura della sicurezza, in tutti i suoi aspetti ed è stato attuato un intenso programma di *survey* e di formazione sul campo che ha interessato tutto il territorio nazionale, che ha consentito l'ulteriore condivisione delle *best practices* applicative del sistema della sicurezza del Gruppo ENAV.

Relativamente alla sicurezza delle infrastrutture fisiche, del personale e alla protezione contro interferenze illecite o atti dolosi, l'attività è stata indirizzata su più fronti, tramite attività di valutazione del rischio, la formazione degli operatori incaricati della sicurezza fisica e il mantenimento della piena efficienza degli impianti di security sul territorio nazionale.

Di fronte ai complessi sviluppi degli scenari internazionali, è stata altresì posta la massima attenzione sull'attività di *travel security*, curando i rapporti con le Autorità nazionali e internazionali per la tutela del personale in missione all'estero.

## Allegato 1 – Indicatori non finanziari

### PLANET

Tabella 1. 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.	2023	2022	2021
<b>Energia elettrica</b>	GJ	<b>226.656,41</b>	<b>241.998,59</b>	<b>243.865,66</b>
<b>da fonti rinnovabili</b>		<b>215.846,71</b>	<b>218.329,67</b>	<b>56.307,74</b>
Di cui autoprodotta e consumata		1.127,12	1.120,27	1.031,71
Di cui da fonti GO		214.719,58	217.209,40	55.276,93
<b>Da fonti non-rinnovabili</b>		<b>10.809,70</b>	<b>23.668,92</b>	<b>187.557,92</b>
<b>Combustibili per uffici e strutture</b>		<b>22.359,35</b>	<b>26.592,85</b>	<b>30.184,18</b>
Diesel		3.927,11	3.696,66	5.751,02
Gas Naturale		18.432,24	22.896,19	24.433,16
<b>Carburante Flotta auto – Auto dell'azienda</b>		<b>5.986,61</b>	<b>5.714,26</b>	<b>4.119,33</b>
Diesel		1.891,32	2.178,14	3.019,84
Benzina		4.095,29	<b>3.536,12</b>	1.099,49
CNG		0	0	0
GPL		0	0	0
<b>Carburante Flotta auto – Auto promiscue</b>		<b>4.436,53</b>	<b>4.206,89</b>	<b>4.119,25</b>
Diesel		814,09	1.583,19	3.136,96
Benzina		3.622,44	2.600,68	971,42
CNG		0	20,92	10,87
GPL		0	2,09	0
<b>Carburante Flotta aerea</b>		<b>18.022,16</b>	<b>19.807,16</b>	<b>20.578,98</b>
Carburante per motori a reazione (jet fuel)		18.022,16	19.807,16	20.578,98
<b>Totale energia consumata</b>		<b>277.461,06</b>	<b>298.319,75</b>	<b>302.867,40</b>

Nota: 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.

L'energia elettrica autoprodotta immessa in rete nel 2023 è pari a 0 GJ, nel 2022 corrisponde a 63,65 GJ e nel 2021 è pari a 263,78 GJ.

Tabella 2. Intensità energetica [GRI 302-3]

Intensità energetica all'interno dell'organizzazione				
	u.m.	2023	2022	2021
<b>Intensità energetica</b>	GJ / n. dipendenti full time	65,6	71,8	74,4

Tabella 3. 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 ed emissioni derivanti dall'utilizzo di gas refrigeranti. [GRI 305-1 e 305-2]

Emissioni	u.m.	2023	2022	2021
Energia elettrica <i>location based</i>	t CO <sub>2</sub> e	<b>16.783,14</b>	<b>17.383</b>	<b>17.572</b>
Energia elettrica <i>market based</i>		<b>1.372,68</b>	<b>3.005</b>	<b>23.891</b>
Combustibile per uffici e strutture		<b>1.197,93</b>	<b>1.408,30</b>	<b>1.621,95</b>
<i>Diesel</i>		260,84	247,62	378,38
<i>Natural gas</i>		937,09	1.160,68	1.243,56
Carburante Flotta auto – auto aziendali		<b>377,80</b>	<b>369,08</b>	<b>268,87</b>
<i>Diesel</i>		125,62	145,91	198,69
<i>Benzina</i>		252,18	223,17	70,19
<i>CNG</i>		0	0	0
<i>GPL</i>		0	0	0
Carburante Flotta auto – auto promiscue		<b>277,14</b>	<b>271,37</b>	<b>268,96</b>
<i>Diesel</i>		54,07	106,05	206,39
<i>Benzina</i>		223,06	164,14	62,01
<i>CNG</i>		0	1,06	0,55
<i>GPL</i>		0	0,12	0
Carburante Flotta aerea		<b>1.241,80</b>	<b>1.365,20</b>	<b>1.416,65</b>
<i>Carburante per motori a reazione (jet fuel)</i>		1.241,80	1.365,20	1.416,65
Gas Refrigeranti		<b>687,94</b>	<b>886,32</b>	<b>1.204,89</b>
Totale emissioni (location based)		<b>20.565,75</b>	<b>21.683,67</b>	<b>22.353,02</b>
Totale emissioni (market based)		<b>5.155,30</b>	<b>7.304,92</b>	<b>28.672,54</b>

Nota: Le emissioni Scope 2 inerenti ai consumi di energia elettrica sono calcolate secondo la metodologia Location Based, utilizzando i fattori di emissione ISPRA 2023, e secondo la metodologia market-based utilizzando i fattori di emissione AIB– European Residual Mixes 2022.

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. La metodologia usata per il calcolo delle emissioni di combustibile e di carburante prevede l'utilizzo dei fattori di emissione pubblicati nel 2023 dal Department for Environment Food & Rural Affairs (DEFRA).

Si segnala che nel 2022 è stata aggiornata la metodologia di calcolo delle emissioni generate dal consumo di energia elettrica proveniente da Garanzie d'Origine (GO) secondo la metodologia Market Based. Tale metodologia è stata applicata anche al dato 2021, al fine di riportare un valore quanto più accurato e renderlo comparabile agli anni di rendicontazione successivi. Il dato 2021 precedentemente riportato era pari a 24.464 tCO<sub>2</sub>e.

Tabella 4. Altre emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette (Scope 3) [GRI 305-3]

Emissioni	u.m.	2023	2022	2021
Fuel- and Energy-Related Activities	t CO <sub>2</sub> e	930,17	1.319,17	5.568,92
Employee commuting		6.507,95	7.289,93	7.086,22
Capital goods		33.529,69	31.902,66	28.601,97
Purchased goods and services		13.843,71	12.513,23	12.134,49
Business Travel		1.674,23	1.257,11	443,19
Waste Generated in Operations		4,67	38,28	93,68
Upstream Transportation and Distribution		47,05	47,62	67,71
Totale Scope 3		56.537,47	54.368,00	53.966,17

Nota: La metodologia usata per il calcolo delle emissioni prevede l'utilizzo dei fattori di emissione Department for Environment Food & Rural Affairs (DEFRA) 2021, 2022 e 2023, Ecoinvent 3.8 e Base Carbone v.23.2.0.

Si segnala che nel 2022 è stata aggiornata la metodologia di calcolo delle emissioni generate dal consumo di energia elettrica proveniente da Garanzie d'Origine (GO) per il calcolo della categoria "Fuel- and Energy-Related Activities". Tale metodologia è stata applicata anche al dato 2021, al fine di riportare un valore quanto più accurato e renderlo comparabile con gli anni di rendicontazione successivi. Il dato 2021 precedentemente riportato era pari a 6.994,05 tCO<sub>2</sub>e.

Tabella 5. Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) [GRI 305-4]

Intensità di emissione (Scope 1 + Scope 2)				
	u.m.	2023	2022	2021
Intensità delle emissioni	tCO <sub>2</sub> e Location based/n. dipendenti full time	4,86	5,22	5,49
	tCO <sub>2</sub> e Market based/n. dipendenti full time	1,22	1,76	7,04
	tCO <sub>2</sub> e Location based/n. voli gestiti (rotta e terminale)	0,0071	0,0083	0,0135
	tCO <sub>2</sub> e Market based/n. voli gestiti (rotta e terminale)	0,0018	0,0028	0,0174

Intensità delle altre emissioni indirette (Scope 3)				
	u.m.	2023	2022	2021
Intensità delle emissioni	tCO <sub>2</sub> e Scope 3/n. dipendenti full time	13,37	13,08	13,26
	tCO <sub>2</sub> e Scope 3/n. voli gestiti (rotta e terminale)	0,0197	0,0208	0,0327

Nota: per il calcolo dell'intensità delle emissioni rispetto al numero di voli gestiti, il denominatore comprende i voli assistiti sia nella fase di rotta sia in quella di terminale. Tale informazione è disponibile nella sezione "Andamento del mercato e del traffico aereo" della Relazione Finanziaria Annuale del Gruppo ENAV. In particolare: nell'esercizio 2021, il numero di voli gestiti è pari a 1.651.125, come risultato di 1.180.526 in rotta e 470.599 in terminale;

nell'esercizio 2022, il numero di voli gestiti è pari a 2.610.924, come risultato di 1.875.685 in rotta e 735.239 in terminale; nell'esercizio 2023, il numero di voli gestiti è pari a 2.877.156, come risultato di 2.076.456 in rotta e 800.700 in terminale.

Tabella 6. Emissioni di gas a effetto serra (GHG) evitate grazie alla produzione di energia elettrica dagli attuali impianti fotovoltaici [GRI 305-5]

Riduzione delle emissioni	u.m.	2023	2022	2021
Riduzione di CO <sub>2</sub> e (Scope2)	t CO <sub>2</sub> e	84	85	94

Nota: La metodologia usata per l'anno di rendicontazione 2021 e 2022 per il calcolo di riduzione delle emissioni prevede l'utilizzo dei fattori di emissione ISPRA 2021, per l'anno 2023 i fattori di emissione ISPRA 2023.

Tabella 7. Rifiuti generati, avviati a recupero e destinati a smaltimento [GRI 306-3; 306-4; 306-5]

Tipologia dei rifiuti	u.m.	2023			2022			2021		
		Avviati a recupero	Avviati a smaltimento	Rifiuti Generati	Avviati a recupero	Avviati a smaltimento	Rifiuti generati	Avviati a recupero	Avviati a smaltimento	Rifiuti generati
Batterie da accumulatori	t	51,42	0	51,42	39,80	0	39,80	52,35	0	52,35
Scarti di olio motore, olio per ingranaggi e oli lubrificanti		3,19	0	3,19	4,77	0	4,77	5,00	0	5,00
Scarti da apparecchiature elettriche e elettroniche		20,83	0	20,83	48,46	0,13	48,59	103,78	0	103,78
Altri rifiuti urbani (fanghi delle fosse settiche, rifiuti ingombranti)		14,9	2,44	17,34	24,64	54,35	78,99	18,77	111,11	129,88
Imballaggi (compresi i rifiuti urbani da raccolta differenziata)		14,71	0	14,71	21,56	0	21,56	29,20	0	29,20
Metalli (comprese loro leghe)		10,91	0	10,91	57,30	0	57,30	24,26	0	24,26
Altri rifiuti		25,37	2,59	27,96	35,30	4,43	39,73	21,03	2,94	23,97
<b>TOTALE RIFIUTI</b>		<b>141,33</b>	<b>5,03</b>	<b>146,36</b>	<b>231,83</b>	<b>58,91</b>	<b>290,74</b>	<b>254,39</b>	<b>114,05</b>	<b>368,44</b>

Nota: Per ENAV, la consistente diminuzione dei rifiuti prodotti (260,01 t nel 2021, 191,74 t nel 2022 e 50,4 t nel 2023) può essere ricondotta principalmente a:

- l'applicazione della normativa della legge 29 luglio 2021 n. 108 che consente di attribuire la responsabilità di produttore dei rifiuti del tipo "fanghi delle fosse settiche" in capo al soggetto che svolge il servizio di pulizia manutentiva dell'impianto (c.a. 84 t nel 2021, 51 t nel 2022, nessun rifiuto nel 2023);
- l'assegnazione alle imprese che effettuano lavori/servizi di manutenzione della responsabilità di gestione dei rifiuti prodotti dalle proprie attività/servizi (es. riduzione dei rifiuti "metalli - comprese le loro leghe" prodotti da attività di costruzione e demolizione, c.a. 40 t nel 2022 e 5 t nel 2023);

- la naturale variabilità connessa con le specifiche attività espletate nel periodo a riferimento (es. riduzione dei “rifiuti ingombranti” prodotti da attività di ufficio, c.a. 24 t nel 2022 e 13 t nel 2023).

Per Techno Sky, la lieve diminuzione dei rifiuti prodotti (106 t nel 2021, 99 t nel 2022 e 95,96 t nel 2023) può essere ricondotta principalmente alla naturale variabilità connessa con le specifiche attività manutentive espletate nel periodo a riferimento.

Tabella 8. Rifiuti avviati a recupero e rifiuti destinati a smaltimento [GRI 306-4; 306-5]

Rifiuti pericolosi	u.m.	2023	2022	2021
Avviati a smaltimento	t	0,9	1,46	1,65
Avviati a recupero		62,28	57,46	69,27
TOTALE RIFIUTI		63,18	58,92	70,92
Rifiuti non pericolosi	u.m.	2023	2022	2021
Avviati a smaltimento	t	4,13	57,45	112,40
Avviati a recupero		79,05	174,37	185,12
TOTALE RIFIUTI		83,18	231,82	297,52

Nota: Tutti i rifiuti sono gestiti presso siti esterni

Tabella 9. Investimenti in infrastrutture.

Investimento	u.m.	2023	2022	2021
Infrastrutture	€000	94.470	87.763	76.068
a) Implementazione e mantenimento delle infrastrutture tecnologiche operative		58.846	50.092	44.418
b) Evoluzione della piattaforma tecnologica ATM con nuovi concetti operativi		19.676	15.459	14.075
c) Infrastrutture e impianti		12.249	13.152	12.333
d) Sistemi Informativi gestionali		3.699	9.060	5.242

Nota: valore dei CAPEX 2023 pari a 110,5 milioni €

Tabella 10. 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.	2023	2022	2021	Trend 2016-2023
Riduzione delle tratte	km	-21.274.500	-21.750.500	-12.710.000	-99.141.835,00
Riduzione di carburante utilizzato	kg	-80.739.000	-79.500.000	-52.789.000	-375.707.500,00
Riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub>	kg CO <sub>2</sub>	-255.135.240	- 250.425.000	-166.285.350	-1.184.286.015,00

Tabella 11. Numero di ore di volo svolte dalla flotta aerea suddivise tra territorio nazionale e commesse estere.

Ore di volo	u.m.	2023	2022	2021
Territorio Nazionale	Ore	874,93	943,60	1.048,93
Territorio Estero		359,27	419,01	354,85
Albania		22,26	19,00	13,67
Arabia Saudita		0	0	0
Cipro		0	16,08	0
Croazia		102,51	108,84	115,26
Danimarca		0	13,17	0
Emirati Arabi Uniti		0	0	0
Eritrea		0	0	0
Grecia		0	97,75	0
Kenya		0	0	0
Lituania		12,33	18,25	20,75
Malta		0	0	0
Marocco		45,50	0	0
Qatar		75,25	84,83	33,25
Portogallo		23,58	0	0
Romania		43,92	0	157,34
Spagna		5,08	0	0
Uganda		28,84	61,09	14,58
Totale		1.234,20	1.362,61	1.403,78

Tabella 12. Tempo di risposta medio su interventi straordinari grazie al servizio Flight Inspection and Validation.

Tempo di risposta medio su interventi straordinari	u.m.	2023	2022	2021
Tempo di risposta medio	Ore	24	24	24

## STAKEHOLDER

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

Disponibilità media del sistema	u.m.	2023	2022	2021
Percentuale di disponibilità media del sistema	%	99,99	99,99	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.	2023	2022	2021
Percentuale di ripristino delle avarie al primo intervento	%	84	87	90

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

Riparazione e ripristino	u.m.	2023	2022	2021
Tempi medi di riparazione e ripristino	Minuti	33,45	33,52	33,20

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

Lavorazione per attività di conferma metrologica	u.m.	2023	2022	2021
Tempi medi di lavorazione per attività di conferma metrologica dei sensori meteo	Giorni	15,14	15,58	14,58

Tabella 17. Approccio al coinvolgimento degli stakeholder [GRI 2-29]

Grado di coinvolgimento degli stakeholder	u.m.	2023	2022	2021
Iniziative di Stakeholder Engagement	N°	14 meetings one to one con compagnie di navigazione aerea su tematiche afferenti l'erogazione dei servizi ATS. Due meetings plenari con partecipazione estesa a tutti gli stakeholders.	18 meeting one to one con le compagnie di navigazione aerea. Tre incontri plenari estesi, per le tematiche trattate, a tutti i clienti dei nostri servizi.	12 meetings (10 web e 2 in persona) per gli aggiornamenti.
Numero di stakeholder coinvolti		Partecipazione variabile in funzione degli argomenti trattati. Inviti ai meetings planari, open days, e conferenze tematiche, estese mediamente a più di 30 compagnie. Risultanze degli eventi e materiale trattato, posti a disposizione di tutta l'utenza attraverso i canali di comunicazione OCRM.	Numero variabile a seconda degli eventi. Inviti agli incontri plenari estesi, mediamente, a più di 40 compagnie. Output dei meeting messi a disposizione di tutti-	Un numero variabile a seconda delle iniziative. Nel caso dei meeting di ramp-up, gruppi numerosi di piloti e compagnie
Altro		Il coinvolgimento e l'informazione dei clienti sono assicurati attraverso gli strumenti contenuti negli Accordi di Cooperazione Operativa sottoscritti da Operations con i maggiori clienti dei nostri servizi.	Coinvolgimento diretto dei clienti in linea con quanto contenuto negli accordi di cooperazione e memorandum of understanding siglati.	Tutte le attività previste negli accordi di cooperazione per le relazioni con i clienti dei servizi ATS. Dialogo diretto con la linea operativa nel caso dei ramp-up.

## PEOPLE

Tabella 18. Numero totale dei dipendenti suddivisi per società del Gruppo. [GRI 2-7]

Numero totale dei dipendenti del Gruppo	u.m.	2023	2022	2021
ENAV	N°	3.385	3.306	3.295
Techno SKY		717	721	658
IDS AirNav		152	158	152
ENAV Asia Pacific		0	0	1
ENAV North Atlantic		0	0	0
<b>Totale</b>		<b>4.254</b>	<b>4.185</b>	<b>4.106</b>

Nota: Si segnala che in D-Flight, sono presenti 7 dipendenti distaccati (di cui 3 ENAV, 4 IDS AirNav), e 2 distaccati da Leonardo.

Tabella 19. Numero totale di dipendenti suddivisi per tipologia contrattuale, area geografica (in cui sono impegnati) e genere. [GRI 2-7]

Dipendenti (headcount)	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Contratto a tempo determinato</b>	N°	7	0	7	2	3	5	1	0	1
<i>Italia</i>		7	0	7	2	3	5	1	0	1
<i>America</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Asia</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Altro - Europa</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Contratto a tempo indeterminato</b>		3.376	871	4.247	3.331	849	4.180	3.273	832	4.105
<i>Italia</i>		3.376	871	4.247	3.331	849	4.180	3.273	831	4.104
<i>America</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Asia</i>		0	0	0	0	0	0	0	1	1
<i>Altro - Europa</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>		<b>3.383</b>	<b>871</b>	<b>4.254</b>	<b>3.333</b>	<b>852</b>	<b>4.185</b>	<b>3.274</b>	<b>832</b>	<b>4.106</b>

Nota: il Gruppo non impiega lavoratori dipendenti a ore non garantite

Tabella 20. Numero totale di dipendenti suddivisi per tipologia di impiego e genere. [GRI 2-7]

Dipendenti (head count)	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti full-time	N°	3.374	854	4.228	3.324	831	4.155	3.264	807	4.071
Dipendenti part-time		9	17	26	9	21	30	10	25	35
<b>Totale</b>		<b>3.383</b>	<b>871</b>	<b>4.254</b>	<b>3.333</b>	<b>852</b>	<b>4.185</b>	<b>3.274</b>	<b>832</b>	<b>4.106</b>

Tabella 21. Numero lavoratori non dipendenti [GRI 2-8]

Categoria professionale	u.m.	2023	2022	2021
Interinali	N°	0	2	3
Tirocinanti		4	6	18
Altro (*)		439	304	256
<b>Totale</b>		<b>443</b>	<b>312</b>	<b>277</b>

(\*) La categoria “Altro” nel 2022 e 2023 comprende lavoratori non dipendenti per il supporto ingegneristico, sistemisti, manutenzione, certificazione impianti, servizio postale, trasporto, mense, servizi di pulizie, welcome service. Nel 2021 la categoria “Altro” comprende manutenzione, certificazione, servizio postale, trasporto, mense, servizi di pulizie e una collaborazione coordinata e continuata.

Nota: Il numero totale dei lavoratori non dipendenti costituisce un dato stimato e rappresenta il numero di persone non dipendenti che hanno prestato servizio per l’azienda durante l’anno.

Tabella 22. Dipendenti suddivisi per gruppo di età, genere e livello. [GRI 405-1]

Dipendenti (headcount)	2023						2022						2021					
	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>1,1%</b>	<b>4</b>	<b>0,1%</b>	<b>52</b>	<b>1,2%</b>	<b>48</b>	<b>1,1%</b>	<b>3</b>	<b>0,1%</b>	<b>51</b>	<b>1,2%</b>	<b>46</b>	<b>1,1%</b>	<b>4</b>	<b>0,1%</b>	<b>50</b>	<b>1,2%</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	8	0,2%	0	0,0%	8	0,2%	4	0,1%	0	0	4	0,1%	7	0,2%	1	0	8	0,2%
<i>età superiore ai 50 anni</i>	40	0,9%	4	0,1%	44	1,0%	44	1,1%	3	0,1%	47	1,1%	39	0,9%	3	0,1	42	1,0%
<b>Quadri</b>	<b>344</b>	<b>8,1%</b>	<b>64</b>	<b>1,5%</b>	<b>408</b>	<b>9,6%</b>	<b>347</b>	<b>8,3%</b>	<b>63</b>	<b>1,5%</b>	<b>410</b>	<b>9,8%</b>	<b>351</b>	<b>8,5%</b>	<b>61</b>	<b>1,5%</b>	<b>412</b>	<b>10%</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	80	1,9%	18	0,4%	98	2,3%	90	2,2%	20	0,5%	110	2,6%	99	2,4%	25	0,6%	124	3%
<i>età superiore ai 50 anni</i>	264	6,2%	46	1,1%	310	7,3%	257	6,1%	43	1,0%	300	7,2%	252	6,1%	36	0,9%	288	7%
<b>Impiegati</b>	<b>2.966</b>	<b>69,7%</b>	<b>803</b>	<b>18,9%</b>	<b>3.769</b>	<b>88,6%</b>	<b>2.911</b>	<b>69,6%</b>	<b>786</b>	<b>18,8%</b>	<b>3.697</b>	<b>88,3%</b>	<b>2.842</b>	<b>69,2%</b>	<b>767</b>	<b>18,7%</b>	<b>3.609</b>	<b>87,9%</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	268	6,3%	47	1,1%	315	7,4%	200	4,8%	31	0,7%	231	5,5%	162	3,9%	23	0,6%	185	4,5%
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	1.581	37,2%	428	10,1%	2.009	47,2%	1.617	38,6%	432	10,3%	2.049	49%	1.631	39,7%	433	10,5%	2.064	50,3%
<i>età superiore ai 50 anni</i>	1.117	26,3%	328	7,7%	1.445	34,0%	1.094	26,1%	323	7,7%	1.417	33,9%	1.049	25,5%	311	7,6%	1.360	33,1%
<b>Operai</b>	<b>25</b>	<b>0,6%</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>	<b>25</b>	<b>0,6%</b>	<b>27</b>	<b>0,6%</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>0,6%</b>	<b>35</b>	<b>0,9%</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>0,9%</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	2	0,0%	0	0,0%	2	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	11	0,3%	0	0,0%	11	0,3%	12	0,3%	0	0	12	0,3%	18	0,4%	0	0	18	0,4%
<i>età superiore ai 50 anni</i>	12	0,3%	0	0,0%	12	0,3%	15	0,4%	0	0	15	0,4%	17	0,4%	0	0	17	0,4%
<b>Totale</b>	<b>3.383</b>	<b>79,5%</b>	<b>871</b>	<b>20,5%</b>	<b>4.254</b>	<b>100,0%</b>	<b>3.333</b>	<b>79,6%</b>	<b>852</b>	<b>20,4%</b>	<b>4.185</b>	<b>100%</b>	<b>3.274</b>	<b>79,7%</b>	<b>832</b>	<b>20,3%</b>	<b>4.106</b>	<b>100%</b>

Tabella 23. Numero dei nuovi assunti, per gruppo di età, genere e area geografica. [GRI 401-1]

Numero dei nuovi assunti	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	N°	<b>350</b>	<b>69</b>	<b>419</b>	<b>338</b>	<b>66</b>	<b>404</b>	<b>226</b>	<b>20</b>	<b>246</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		274	48	<b>322</b>	238	34	<b>272</b>	176	16	<b>192</b>
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		63	19	<b>82</b>	85	32	<b>117</b>	48	4	<b>52</b>
<i>età superiore ai 50 anni</i>		13	2	<b>15</b>	15	0	<b>15</b>	2	-	<b>2</b>
<b>America</b>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Asia</b>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Altro- Europa</b>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Totale</b>		<b>350</b>	<b>69</b>	<b>419</b>	<b>338</b>	<b>66</b>	<b>404</b>	<b>226</b>	<b>20</b>	<b>246</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		274	48	<b>322</b>	238	34	<b>272</b>	176	16	<b>192</b>
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		63	19	<b>82</b>	85	32	<b>117</b>	48	4	<b>52</b>
<i>età superiore ai 50 anni</i>		13	2	<b>15</b>	15	-	<b>15</b>	2	-	<b>2</b>

Nota: nel calcolo del numero di nuovi assunti sono inclusi anche i dipendenti con contratto a tempo determinato pseudo pilot (196 per il 2023, 192 per il 2022 e 167 per il 2021).

In merito ai passaggi infragruppo per l'anno 2023, si evidenzia quanto segue:

In ENAV sono state assunte 12 risorse da Techno Sky, nello specifico:

- 1 donne di cui: 0 donne di età <30 anni; 0 donne di età compresa tra 30 e 50 anni; 1 donna di età >50 anni.
- 11 uomini di cui: 0 dipendenti <30 anni; 6 dipendenti tra 30 e 50; 5 dipendenti >50 anni.

In ENAV sono state assunte 20 risorse da IDS, nello specifico:

- 7 donne di cui: 0 donne di età <30 anni; 5 donne di età compresa tra 30 e 50 anni; 2 donne di età >50 anni.
- 13 uomini di cui: 2 dipendenti <30 anni; 9 dipendenti tra 30 e 50; 2 dipendenti >50 anni

Tabella 24. 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.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	N°	<b>300</b>	<b>50</b>	<b>350</b>	<b>279</b>	<b>45</b>	<b>324</b>	<b>252</b>	<b>34</b>	<b>286</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		169	25	194	171	21	192	155	13	168
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		36	7	43	32	6	38	15	0	15
<i>età superiore ai 50 anni</i>		95	18	113	76	18	94	82	21	103
<b>America</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Asia</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	0	1	0	1	0	1	1
<b>Altro - Europa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>		<b>300</b>	<b>50</b>	<b>350</b>	<b>280</b>	<b>45</b>	<b>325</b>	<b>252</b>	<b>35</b>	<b>287</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		169	25	194	171	21	192	155	13	168
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		36	7	43	32	6	38	15	0	15
<i>età superiore ai 50 anni</i>		95	18	113	77	18	95	82	22	104

Nota: nel calcolo del numero di dipendenti che hanno lasciato il gruppo sono inclusi anche i dipendenti con contratto a tempo determinato pseudo pilot (196 per il 2023, 192 per il 2022 e 167 per il 2021).

Inoltre, nel corso del 2023, si sono registrati 2 passaggi infragruppo come segue:

In Techno Sky sono cessate 12 risorse per essere assunte in ENAV, nello specifico:

- 11 uomini di cui: 0 dipendenti <30 anni; 6 dipendenti tra 30 e 50; 5 dipendenti >50 anni.
- 1 donna di cui: 0 donne di età <30 anni; 0 donne di età compresa tra 30 e 50 anni; 1 donna di età >50 anni.

In IDS sono cessate 20 risorse per essere assunte in ENAV, nello specifico:

- 13 uomini di cui: 2 dipendenti <30 anni; 9 dipendenti tra 30 e 50; 2 dipendenti >50 anni.
- 7 donne di cui: 0 donne di età <30 anni; 5 donne di età compresa tra 30 e 50 anni; 2 donne di età >50 anni; delle 7 dipendenti donne, 2 hanno concluso il rapporto nel 2023.

Tabella 25. Tasso di turnover [GRI 401-1]

Tasso di turnover	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Italia	%	8,87	5,74	8,23	8,37	5,28	7,74	7,7	4,09	6,97
America		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Asia		0	0	0	100	0	100	0	100	100
Altro - Europa		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale		8,87	5,74	8,23	8,40	5,28	7,77	7,7	4,21	6,99

Tabella 26. Tasso di nuovi assunti [GRI 401-1]

Tasso di nuovi assunti	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Italia	%	10,35	7,92	9,85	10,14	7,75	9,65	6,9	2,41	5,99
America		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Asia		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro - Europa		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale		10,35	7,92	9,85	10,14	7,75	9,65	6,9	2,4	5,99

Tabella 27. Numero di ore di formazione operativa aula ed e-learning suddivise per genere e categoria [GRI 404-1]

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Quadri		480	0	480	108	48	156	354	0	354
Impiegati		169.030	15.431	184.461	112.031	13.950,5	125.981,5	105.577,5	8.223,5	113.801
Operai		300	0	300	140	0	140	200	0	200
Totale		169.810	15.431	185.241	112.279	13.998,5	126.277,5	106.134,5	8.223,5	114.358

Tabella 28. Numero di ore di formazione in aula ed e-learning suddivise per genere e categoria [GRI 404-1].

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donne	Totale	Uomo	Donne	Totale	Uomo	Donne	Totale
Dirigenti	Ore	613,50	74,00	687,50	277	21	298	772	16	788
Quadri		3.082,50	934,50	4.017,00	3.681	884	4.565	3.941	1.080	5.021
Impiegati		19.279,50	5.162,00	24.441,50	17.745,5	6.460,5	24.206	22.517	5.886	28.403
Operai		181,00	0,00	181,00	144	0	144	299	0	299
Totale		23.156,5	6.170,5	29.327	21.847,5	7.365,5	29.213	27.529	6.982	34.511

Nota: per formazione si intende formazione manageriale specialistica, di legge e linguistica.

Tabella 29. Numero di ore di formazione in aula ed e-learning in materia di salute e sicurezza sul lavoro suddivise per genere e categoria [GRI 404-1].

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	107	1	108	235	8	243	132	0	132
Quadri		1.542	112	1.654	2.367	374	2.741	670	46	716
Impiegati		16.494	2.832	19.326	21.914	4.347	26.261	7.587	574	8.161
Operai		322	0	322	104	0	104	96	0	96
<b>Totale</b>		<b>18.465</b>	<b>2.945</b>	<b>21.410</b>	<b>24.620</b>	<b>4.729</b>	<b>29.349</b>	<b>8.485</b>	<b>620</b>	<b>9.105</b>

Tabella 30. Numero di ore di formazione ambientale in aula ed e-learning [GRI 404-1].

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	12	0	12	0	0	0	0	0	0
Quadri		59	21,25	80,25	7	1	8	34	49	83
Impiegati		169	4	173	339	48	387	169	28	197
Operai		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>		<b>240</b>	<b>25,25</b>	<b>265,25</b>	<b>346</b>	<b>49</b>	<b>395</b>	<b>203</b>	<b>77</b>	<b>280</b>

Tabella 31. Ore medie di formazione. [GRI 404-1]

Ore di formazione (aula ed e-learning)	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Numero totale di ore di formazione erogate ai dipendenti	Ore	211.672	24.572	236.243	159.093	26.142	185.235	142.351	15.904	158.255
Numero totale di dipendenti	N°	3.383	871	4.254	3.333	852	4.185	3.274	832	4.106
Ore medie di formazione erogate ai dipendenti	Ore/N.	63	28	56	48	31	44	43	19	39
Numero totale di ore di formazione erogate a dirigenti	Ore	733	75	808	512	29	541	908	17	925
Numero totale di dirigenti	N°	48	4	52	48	3	51	46	4	50
Ore medie di formazione erogate a dirigenti	Ore/N.	15	19	16	11	10	11	20	4	19
Numero totale di ore di formazione erogate a quadri	Ore	5.164	1.068	6.231	6.163	1.307	7.470	5.001	1.175	6.176
Numero totale di quadri	N°	344	64	408	347	63	410	351	61	412
Ore medie di formazione erogate a quadri	Ore/N.	15	17	15	18	21	18	14	19	15
Numero totale di ore di formazione erogate a impiegati	Ore	204.973	23.429	228.402	152.030	24.806	176.836	135.847	14.713	150.559
Numero totale di impiegati	N°	2.966	803	3.769	2.911	786	3.697	2.842	767	3.609
Ore medie di formazione erogate a impiegati	Ore/N.	69	29	61	52	32	48	48	19	42
Numero totale di ore di formazione erogate a operai	Ore	803	0	803	388	0	388	595	0	595
Numero totale di operai	N°	25	0	25	27	0	27	35	0	35

Ore medie di formazione erogate a operai	Ore/N.	32	0	32	14	0	14	17	0	17
--	--------	----	---	----	----	---	----	----	---	----

Tabella 32. Numero di ore di addestramento continuo suddivise per genere.

Ore di addestramento continuo per genere	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	Ore	61.832	8.367	70.199	45.802	7.109	52.911	53.172	6.572	59.744

Tabella 33. Numero di dipendenti coinvolti nell'addestramento continuo suddivisi per genere.

Numero di dipendenti coinvolti per genere	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	N°	1.632	222	1.854	1.946	302	2.248	1.769	241	2.010

Tabella 34. Numero di ore di addestramento continuo unità operativa suddivise per genere.

Ore di addestramento unità operativa per genere	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	Ore	80.850	11.615	92.465	78.385	9.214	87.599	65.041	12.389	77.430

Tabella 35. Numero di dipendenti coinvolti in attività di addestramento continuo unità operativa suddivisi per genere.

Numero di dipendenti coinvolti per genere e funzione	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	N°	539	75	614	1.625	191	1.816	440	65	505

Tabella 36. Numero di contenziosi con i dipendenti.

Numero di contenziosi pendenti con i dipendenti	u.m.	2023	2022	2021
Numero di contenziosi con i dipendenti	N°	145	40	48

Tabella 37. Numero di nuovi contenziosi con i dipendenti.

Numero di nuovi contenziosi con i dipendenti	u.m.	2023	2022	2021
Numero di contenziosi con i dipendenti	N°	123	6	11

Tabella 38. Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione. [GRI 2-30]

Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	u.m.	2023	2022	2021
Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	%	100%	100%	100%

Nota: nel calcolo è escluso il personale Dirigente.

Tabella 39. Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato.

Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato	u.m.	2023	2022	2021
Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato	%	63%	61%	67%

Nota: nel calcolo è escluso il personale Dirigente

Tabella 40. Numero di scioperi.

Numero di scioperi	u.m.	2023	2022	2021
Numero di scioperi	N°	12	8	16

Tabella 41. Numero di ore di sciopero.

Numero di ore di sciopero	u.m.	2023	2022	2021
Numero di ore di sciopero	N° ore	252	163	240

Tabella 42. Numero di infortuni sul lavoro registrabili, tassi di infortuni e numero di ore lavorate per i dipendenti [GRI 403-9]

Dipendenti	u.m.	2023			2022			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale infortuni sul lavoro registrabili		8	4	12	3	2	5	6	1	7
Infortuni registrabili sul lavoro (ad esclusione degli infortuni con gravi conseguenze)	N°	8	4	12	3	2	5	6	1	7
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Decessi a seguito di infortuni sul lavoro		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	N°	5.011.188	1.214.351,02	6.225.539,02	4.893.064	1.144.149	6.037.213	4.752.198	1.158.156	5.910.354
tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro	N°	0	0	0	0	0	0	0	0	0
tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze		0	0	0	0	0	0	0	0	0
tasso di infortuni sul lavoro registrabili		1,6	3,3	1,93	0,61	1,75	0,83	1,26	0,86	1,18

Nota: Le modalità di calcolo degli indici sono: Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro: (N° decessi / N° di ore lavorate) x 1.000.000; Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze: (N° infortuni con gravi conseguenze / N° di ore lavorate) x 1.000.000; Tasso di infortuni sul lavoro registrabili: (N° totale infortuni sul lavoro registrabili / N° di ore lavorate) x 1.000.000.

Tra gli infortuni sul lavoro registrabili rendicontati sono inclusi anche quelli in itinere solo nel caso in cui il trasporto è stato organizzato dall'organizzazione.

Il totale delle ore lavorate dai non dipendenti del gruppo ENAV nel 2021 è stato stimato in 208.970 ore. Le categorie prese in considerazione per il calcolo delle ore stimate sono state le seguenti: servizi di manutenzione e certificazione, servizi di pulizie e servizio mensa, servizi postali e servizi di trasporto, in quanto ritenute significative in funzione dell'esposizione al rischio di infortunio sul lavoro e categorie presenti in maniera costante di anno in anno.

Il totale delle ore lavorate dai non dipendenti del gruppo ENAV nel 2022 è stato stimato in 292.328 ore, mentre nel 2023 è stato stimato in 388.633 ore. Le categorie prese in considerazione per il calcolo delle ore stimate per il 2022 e 2023, sono state le medesime del 2021, con l'aggiunta delle seguenti: supporto ingegneristico, sistemisti, welcome service e tirocinanti.

Si segnala che nel febbraio 2021 è stato registrato dalla struttura Prevenzione e Protezione di Gruppo un episodio infortunistico di un lavoratore non dipendente, impegnato in una attività di cantiere per la fornitura ed installazione della nuova cabina sotto TWR dell'aeroporto di Alghero e nel 2022 due episodi infortunistici di lavoratori non dipendenti, il primo impegnato in un'attività di cantiere nell'Aeroporto di Linate ed il secondo impegnato in servizi di pulizia. Nel 2023 si segnala un episodio infortunistico di un lavoratore non dipendente impegnato in servizi di pulizia.

Il tasso di infortunio sul lavoro registrabile dei non dipendenti nel 2021 è pari a 4,8, nel 2022 è pari a 6,84 e nel 2023 è pari a 2,57.

Tabella 43. Numero di ore di formazione esterna in aula erogate a soggetti terzi, suddivise per categoria di destinatario.

Ore di formazione per categoria	u.m.	2023	2022	2021
Cliente Privato	Ore	0	0	6.664
Cliente Azienda		8.496	17.575	0
<b>Totale</b>		<b>8.496</b>	<b>17.575</b>	<b>6.664</b>

Tabella 44. 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.	2023	2022	2021
Cliente Privato	N°	0	0	145
Cliente Azienda		390	295	0
<b>Totale</b>		<b>390</b>	<b>295</b>	<b>145</b>

Tabella 45. Risultati delle attività formative per lo sviluppo locale svolte nel 2023.

Attività svolte	2023		2022		2021	
	Giorni di presenza	Ospiti	Giorni di presenza	Ospiti	Giorni di presenza	Ospiti
Tirocini Formativi	1.207	234	3.132	19	1.818	25
Visite didattiche	2.300	42	41	1.100	0	0
Progetto GLOBE	2.830	11	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>6.337</b>	<b>287</b>	<b>3.173</b>	<b>1.119</b>	<b>1.818</b>	<b>25</b>

Nota: Nel 2021 le visite didattiche e il progetto intercultura sono stati sospesi a causa dell'emergenza sanitaria. Le visite didattiche sono ripartite nel 2022, mentre, il progetto intercultura è ripreso nel 2023 con un altro naming "Bando Globe".

Tabella 46. Rapporto della retribuzione totale annua. [GRI 2-21]

	2023	2022	2021
Rapporto fra la retribuzione totale annua della persona che riceve la massima retribuzione e la retribuzione totale annua mediana di tutti i dipendenti (esclusa la suddetta persona)	<b>14,15</b>	<b>15,05</b>	<b>12,56</b>
Rapporto fra l'aumento percentuale della retribuzione totale annua della persona che riceve la massima retribuzione e l'aumento percentuale mediano della retribuzione totale annua di tutti i dipendenti (esclusa la suddetta persona)	<b>-37,74</b>	<b>4,72</b>	<b>0,57</b>

Nota: La retribuzione totale annuale dei dipendenti è costituita dalla Retribuzione Annuale Lorda (RAL) e dalle competenze accessorie come straordinari, Premio di Risultato, LTI e ulteriori indennità. La persona che riceve la massima retribuzione è l'Amministratore Delegato di ENAV S.p.A. e il dato comprende la remunerazione variabile di lungo periodo (LTI) che verrà deliberata successivamente alla data di approvazione del presente documento.

Tabella 47. Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale [404-3]

		2023			2022			2021		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Numero di dipendenti al 31/12	Dirigenti	48	4	52	48	3	51	46	4	50
	Quadri	344	64	408	347	63	410	351	61	412
	Impiegati	2.966	803	3.769	2.911	786	3.697	2.842	767	3.609
	Operai	25	0	25	27	-	27	35	-	35
	Totale	3.383	871	4.254	3.333	852	4.185	3.274	832	4.106
Numero di dipendenti che hanno ricevuto una valutazione	Dirigenti	43	2	45	46	3	49	43	4	47
	Quadri	68	9	77	69	9	78	-	-	-
	Impiegati	1.213	462	1.675	1.215	461	1.676	968	404	1.372
	Operai	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale	1.324	473	1.797	1.330	473	1.803	1.011	408	1.419
% Totale	Dirigenti	90%	50%	87%	96%	100%	96%	93%	100%	94%
	Quadri	20%	14%	19%	20%	14%	19%	-	-	-
	Impiegati	41%	58%	44%	42%	59%	45%	34%	53%	38%
	Operai	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale	39%	54%	42%	40%	56%	43%	31%	49%	35%

## GOVERNANCE

Tabella 48. Numero totale degli individui all'interno degli organi di governo delle società<sup>28</sup> suddivisi per gruppo di età e genere [GRI 405-1]

Componenti degli organi di governo (headcount)	2023						2022						2021					
	Uomini		Donne		Totale		Uomini		Donne		Totale		Uomini		Donne		Totale	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
età inferiore ai 30 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
tra i 30 e i 50 anni	3	15	2	10	5	25	4	21	1	5	5	26	5	25	3	15	8	40
età superiore ai 50 anni	8	40	7	35	15	75	8	42	6	32	14	74	8	40	4	20	12	60
Totale	11	55	9	45	20	100	12	63	7	37	19	100	13	65	7	35	20	100

<sup>28</sup> Consiglio di Amministrazione al 31.12.2023 di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

Tabella 49. Numero totale degli individui all'interno degli organi di controllo delle società<sup>29</sup> suddivisi per gruppo di età e genere [GRI 405-1]

Componenti degli organi di controllo (headcount)	2023						2022						2021					
	Uomini		Donne		Totale		Uomini		Donne		Totale		Uomini		Donne		Totale	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
età inferiore ai 30 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
tra i 30 e i 50 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	17	2	17
età superiore ai 50 anni	8	67	4	33	12	100	8	67	4	33	12	100	8	67	2	17	10	83
<b>Totale</b>	<b>8</b>	<b>67</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>100</b>	<b>8</b>	<b>67</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>100</b>	<b>8</b>	<b>67</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>100</b>

Tabella 50. Reportistica per Paese [GRI 207-4]

Giurisdizione fiscale di **gruppo**.

Dimensioni	u.m.	2023	2022	2021
Numero di dipendenti	N	4.254	4.185	4.106
Dati di natura fiscale	u.m.	2023	2022	2021
Ricavi da vendite a terze parti	€/000	1.011.314	952.780	845.124
Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali		29	270	306
Utili/perdite ante imposte		163.826	147.782	104.840
Attività materiali diverse da disponibilità liquide e equivalenti		2.372.628	2.414.606	2.368.554
Imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa		61.079	39.533	15.351
Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite		49.740	44.633	29.189

Nota: Si segnala che nel 2022, è stata aggiornata la metodologia di calcolo Giurisdizione fiscale di gruppo per cui il valore degli Utili/perdite ante imposte deriva dal consolidato.

<sup>29</sup> Collegio sindacale al 31/12/2023 di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

-Giurisdizione fiscale **Italia**, con dati relativi alle seguenti entità ENAV S.p.A. - Techno Sky S.r.l. - IDS AirNav S.r.l. e D-Flight S.r.l. le cui attività principali riguardano “Controllo traffico aereo/Mercato regolamentato, manutenzione sistemi ATC, vendita mercato non regolamentato e controllo traffico UAV”

Dimensioni	u.m.	2023	2022	2021
Numero di dipendenti	<i>N</i>	4.254	4.185	4.105
Dati di natura fiscale	u.m.	2023	2022	2021
ricavi da vendite a terze parti	€/000	1.011.244	952.432	844.052
ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali		29	270	306
utili/perdite ante imposte		164.243	147.616	104.697
attività materiali diverse da disponibilità liquide ed equivalenti		2.308.253	2.346.676	2.306.013
imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa		61.068	39.568	15.253
imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite		49.740	44.631	29.130

Giurisdizione fiscale **Malesia**, con dati relativi alla seguente entità ENAV Asia Pacific Sdn Bhd, le cui attività principali riguardano “vendita mercato non regolamentato”

Dimensioni	u.m.	2023	2022	2021
Numero di dipendenti	<i>N</i>	0	0	1
Dati di natura fiscale	u.m.	2023	2022	2021
ricavi da vendite a terze parti	€/000	70	348	1.072
ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali		0	0	0
utili/perdite ante imposte		-326	3	199
attività materiali diverse da disponibilità liquide ed equivalenti		192	639	685
imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa		11	35	98
imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite		- 0	2	59

Giurisdizione fiscale **USA**, con dati relativi alla seguente entità Enav North Atlantic LLC, le cui attività principali riguardano “holding di partecipazione”

Dimensioni	u.m.	2023	2022	2021
Numero di dipendenti	<i>N</i>	0	0	0
Dati di natura fiscale	u.m.	2023	2022	2021
ricavi da vendite a terze parti	€/000	0	0	0
ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali		0	0	0
utili/perdite ante imposte		-91	-91	-56
attività materiali diverse da disponibilità liquide ed equivalenti		64.183	67.292	61.856
imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa		0	0	0
imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite		0	0	0

*Nota: Le seguenti rappresentazioni sono coerenti con le informazioni fornite all'Agenzia delle Entrate (Provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate prot. 275956 del 28 novembre 2017) nell'ambito del Reporting "Country by Country" (CBCR). I valori esposti seguono le logiche di rappresentazione e predisposizione dei dati inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo.*

Tabella 51. Periodo medio di pagamento dei fornitori.

Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV)	u.m.	2023	2022	2021
Periodo medio di pagamento dei fornitori	<i>Giorni</i>	37	63	84,5
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		(27)	(34)	(93,73)
Numero di giorni per pagamento fornitori (Techno Sky)	u.m.	2023	2022	2021
Periodo medio di pagamento dei fornitori	<i>Giorni</i>	38	39	40
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		(38)	(46)	(40,4)
Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV Asia Pacific)	u.m.	2023	2022	2021
Periodo medio di pagamento dei fornitori	<i>Giorni</i>	5	5	5
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		0	0	0
Numero di giorni per pagamento fornitori (IDS AirNav)	u.m.	2023	2022	2021
Periodo medio di pagamento dei fornitori	<i>Giorni</i>	39	42	23,6
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		(34)	(17)	(22)
Numero di giorni per pagamento fornitori (D-Flight)	u.m.	2023	2022	2021
Periodo medio di pagamento dei fornitori	<i>Giorni</i>	60	90	60
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		(40)	(30)	(40)

Tabella 52. Impatti sociali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese. [GRI 414-2]

Impatti sociali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese				
Tipologia di valutazione	Unità di misura	2023	2022	2021
	N.			
Numero di fornitori valutati relativamente agli impatti sociali	N°	966	804	720
Numero di fornitori identificati come aventi significativi impatti sociali negativi, potenziali ed effettivi		0	0	0
Percentuale di fornitori identificati come aventi significativi impatti sociali negativi, potenziali ed effettivi, con i quali sono stati concordati miglioramenti in seguito alla valutazione	%	0,00%	0,00%	0,00%
Percentuale di fornitori identificati come aventi significativi impatti sociali negativi, potenziali ed effettivi, con i quali i rapporti sono stati interrotti in seguito alla valutazione, e il motivo		0,00%	0,00%	0,00%

Nota: I valori rendicontati si riferiscono ai fornitori delle società ENAV, Techno Sky e D-Flight, in quanto soggette al Codice dei Contratti Pubblici D.Lgs. 50/2016, tramite il quale viene effettuata la valutazione in oggetto. In aggiunta, nel 2023 sono stati valorizzati anche i fornitori di IDS AirNav, tuttavia 5 fornitori di IDS non hanno accettato le clausole previste nei contratti ma sono comunque inclusi nel KPI data la presenza di Policy di sostenibilità proprie.

Tabella 53. Struttura e composizione della governance [GRI 2-9]

Struttura e composizione della governance di **ENAV**

2021									
Consiglio di Amministrazione									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	DONNA	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 2	UOMO	SI	NO	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 3	DONNA	NO	SI	3	1	Consigliere	NO	NO	SI
Consigliere 4	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 5	UOMO	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 6	UOMO	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 7	UOMO	NO	SI	3	1	Presidente Collegio Sindacale	NO	NO	SI
Consigliere 8	DONNA	NO	SI	3	2	Consigliere	NO	NO	SI
Consigliere 9	UOMO	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI

2022									
Consiglio di Amministrazione									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	DONNA	NO	SI	3	2	Consigliere CdA	NO	NO	SI
Consigliere 2	UOMO	SI	NO	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 3	DONNA	NO	SI	3	1	Consigliere CdA	NO	NO	SI
Consigliere 4	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 5	UOMO	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI

Consigliere 6	UOMO	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 7	UOMO	NO	SI	3	1	Presidente del Collegio Sindacale	NO	NO	SI
Consigliere 8	DONNA	NO	SI	3	2	Consigliere CdA	NO	NO	SI
Consigliere 9	UOMO	NO	SI	3	1	Consigliere CdA	NO	NO	SI

2023									
Consiglio di Amministrazione									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	DONNA	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 2	UOMO	SI	NO	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 3	DONNA	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 4	DONNA	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 5	DONNA	NO	SI	3	2	Consigliere e Componente di un Collegio Sindacale	NO	NO	SI
Consigliere 6	UOMO	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 7	UOMO	NO	SI	3	2	Consigliere di Amministrazione	NO	NO	SI
Consigliere 8	DONNA	NO	SI	3	2	Presidente di un CS E Sindaco effettivo	NO	NO	SI
Consigliere 9	UOMO	NO	SI	3	1	Amministratore non esecutivo	NO	NO	SI

2021 - 2022									
Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	UOMO	NO	SI	3	1	Presidente Collegio Sindacale	NO	NO	SI
Consigliere 2	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 3	UOMO	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI

2023									
Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	UOMO	NO	SI	3	2	Presidente di un CS e Sindaco effettivo	NO	NO	SI
Consigliere 2	UOMO	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 3	DONNA	NO	SI	3	2	Consigliere CdA e Componente CS	NO	NO	SI

2021 - 2022									
Comitato Remunerazioni e Nomine									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizza- zione
Consigliere 1	UOMO	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 2	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 3	UOMO	NO	SI	3	1	Presidente Collegio Sindacale	NO	NO	SI

2023									
Comitato Remunerazioni e Nomine									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizza- zione
Consigliere 1	UOMO	NO	SI	3	1	Amministratore non esecutivo	NO	NO	SI
Consigliere 2	UOMO	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 3	DONNA	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI

2021 - 2022									
Comitato Sostenibilità									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizza- zione
Consigliere 1	UOMO	NO	SI	3	1	Consigliere	NO	NO	SI
Consigliere 2	DONNA	NO	SI	3	1	Consigliere	NO	NO	SI
Consigliere 3	DONNA	NO	SI	3	2	Consigliere	NO	NO	SI

2023									
Comitato Sostenibilità									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazio- ne degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizza- zione
Consigliere 1	DONNA	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 2	DONNA	NO	SI	3	0	-	NO	NO	SI
Consigliere 3	UOMO	NO	SI	3	2	Consigliere	NO	NO	SI

Struttura e composizione della governance di **Techno Sky**.

2021										
Consiglio di Amministrazione										
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizza- zione	
Consigliere 1	UOMO	SI	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 2	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 3	UOMO	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	

2022										
Consiglio di Amministrazione										
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizza- zione	
Consigliere 1	UOMO	SI	NO	2	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 2	DONNA	NO	NO	2	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 3	UOMO	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	

2023										
Consiglio di Amministrazione										
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizza- zione	
Consigliere 1	UOMO	SI	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 2	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 3	UOMO	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	

Struttura e composizione della governance di **IDS AirNav**.

2021										
Consiglio di Amministrazione										
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizz- azione	
Consigliere 1	UOMO	SI	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 2	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 3	UOMO	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	

2022										
Consiglio di Amministrazione										
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizz- azione	
Consigliere 1	UOMO	SI	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 2	UOMO	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 3	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
2023										
Consiglio di Amministrazione										
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizza- zione	
Consigliere 1	UOMO	SI	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 2	DONNA	NO	NO	-	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 3	UOMO	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	

Struttura e composizione della governance di **D-Flight**.

2021										
Consiglio di Amministrazione										
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizza- zione	
Consigliere 1	UOMO	SI	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 2	UOMO	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 3	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 4	UOMO	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 5	UOMO	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	

2022										
Consiglio di Amministrazione										
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizza- zione	
Consigliere 1	UOMO	SI	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 2	UOMO	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 3	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 4	UOMO	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 5	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	

2023										
Consiglio di Amministrazione										
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappres- entati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizza- zione	
Consigliere 1	DONNA	NO	NO	-	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 2	UOMO	SI	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 3	DONNA	NO	NO	3	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 4	DONNA	NO	NO	2	0	-	NO	NO	SI	
Consigliere 5	UOMO	NO	NO	-	0	-	NO	NO	SI	

Tabella 54. Conformità a leggi e regolamenti nel periodo di rendicontazione. [GRI 2-27]

Casi significativi di non conformità a leggi e regolamenti nel periodo di rendicontazione				
		2023	2022	2021
Casi per i quali sono state inflitte multe	n.	1	0	1
Casi per i quali sono state sostenute sanzioni non pecuniarie		0	0	0
Ammende per i casi di non conformità a leggi e regolamenti che sono stati pagati durante il periodo di rendicontazione e una ripartizione di tale totale				
		2023	2022	2021
Sanzioni per non conformità a leggi verificatisi nel corrente periodo di rendicontazione	n.	1	0	1
	€	50.000	0	146.095
Sanzioni per non conformità a leggi verificatisi nei precedenti periodi di rendicontazione	n.	0	0	0
	€	0	0	0

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

Tabella 55: Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time [401-2]

		2023	2022	2021
Assicurazione sulla vita		SI	SI	SI
Assistenza sanitaria		SI	SI	SI
Copertura assicurativa in caso di disabilità e invalidità		SI	SI	SI
Congedo parentale		SI	SI	SI
Contributi pensionistici		SI	SI	SI
Partecipazione azionaria		NO	NO	NO

Note: L'assicurazione sulla vita è prevista solo per la categoria professionale dei Dirigenti.  
L'indicatore fa riferimento all'intero Gruppo ENAV.

## Allegato 2 – GRI Content Index e tabelle di correlazione

Tabella: Aspetti del D.Lgs. 254/2016, perimetro dei temi materiali e aspetti GRI

Aspetto D.Lgs. 254/2016	Nr.	Tema materiale	Perimetro	Aspetto GRI
<b>Società</b>	1	Qualità del servizio	Gruppo ENAV	
	2	Gestione responsabile dei fornitori	Gruppo ENAV	GRI 414: Supplier Social Assessment
	3	Relazione con enti, istituzioni e associazioni di settore	Gruppo ENAV	GRI 2-28: Membership associations
	4	Safety	ENAV S.p.A. Techno Sky	GRI 416: Customer Health and Safety GRI 404: Training and Education
	5	Security	Gruppo ENAV	
	6	Innovazione tecnologica e digitalizzazione	ENAV S.p.A. d-flight	
<b>Personale</b>	7	Adeguatezza, valorizzazione e sviluppo del capitale umano	Gruppo ENAV	GRI 404: Training and education
	8	Diversità e inclusione	Gruppo ENAV	GRI 401: Employment GRI 405: Diversity and equal opportunity GRI 406: Non-discrimination
	9	Welfare aziendale	Gruppo ENAV	GRI 401: Employment GRI 402: Labor/management relations
	10	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	Gruppo ENAV	GRI 403: Occupational Health and Safety
<b>Corruzione</b>	11	Governance e integrità aziendale	Gruppo ENAV	GRI 205: Anti-corruption
	12	Creazione di valore economico-finanziario	Gruppo ENAV	GRI 201: Economic performance GRI 207: Tax
<b>Ambiente</b>	13	Consumi energetici e Climate change	Gruppo ENAV	GRI 302: Energy GRI 305: Emissions
	14	Emissioni elettromagnetiche	ENAV S.p.A. Techno Sky	GRI 413: Local communities
	15	Gestione dei rifiuti	Gruppo ENAV	GRI 306: Waste
<b>Diritti Umani<sup>30</sup></b>	16	Gestione responsabile dei fornitori	Gruppo ENAV	GRI 414: Supplier Social Assessment

<sup>30</sup> Riguardo all'aspetto "Diritti umani" il tema viene trattato trasversalmente nell'ambito di altri temi materiali

Aspetto D.Lgs. 254/2016	Nr.	Tema materiale	Perimetro	Aspetto GRI
	17	Diversità e inclusione	Gruppo ENAV	GRI 406: Non-discrimination

**Tabella: GRI Content Index**

Statement of use	<i>ENAV S.p.A. ha presentato una rendicontazione in conformità ai GRI Standards per il periodo 01/01/2023 – 31/12/2023</i>
GRI 1 used	<i>GRI 1: Foundation 2021</i>
Applicable GRI Sector Standard(s)	<i>Non applicabile</i>

GRI STANDARDS	Disclosure	Reference page	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
General Disclosure					
GRI 2: General Disclosures	2-1 Dettagli organizzativi	6; 64 <i>ENAV ha sede legale a Roma in via Salaria 716</i>			
	2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	7; 170			
	2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e contatti	<i>La frequenza di reporting è annuale. Per informazioni o commenti al presente documento è possibile inviare una richiesta a <a href="mailto:sostenibilita@enav.it">sostenibilita@enav.it</a></i>			
	2-4 Revisione delle informazioni	169			
	2-5 Assurance esterna	171			
	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti di business	8 - 11; 118 - 119			
	2-7 Dipendenti	128			
	2-8 Lavoratori non dipendenti	129			
	2-9 Struttura e composizione della governance	14 - 15; 94 - 97; 144 - 148			
	2-10 Nomina e selezione del massimo organo di governo	98			
	2-11 Presidente del massimo Organo di Governo	<i>Il Presidente non è un alto dirigente della Società</i>			
	2-12 Ruolo del massimo organo di governo nel	99 - 101			

GRI STANDARDS	Disclosure	Reference page	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
	controllo della gestione degli impatti				
	2-13 Delega di responsabilità per la gestione di impatti	99 - 101			
	2-14 Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	14 - 15; 94 - 95; 99 - 101			
	2-15 Conflitti d'interesse	102 - 103			
	2-16 Comunicazione delle criticità	99 - 107			
	2-17 Conoscenze collettive del massimo organo di governo	101 - 103			
	2-18 Valutazione della performance del massimo organo di governo	101 - 103			
	2-19 Norme riguardanti le remunerazioni	114 - 116			
	2-20 Procedura di determinazione della retribuzione	114 - 116			
	2-21 Rapporto di retribuzione totale annuale	139			
	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	4 - 5			
	2-23 Impegno in termini di policy	103 - 104			
	2-24 Integrazione degli impegni in termini di policy	103 - 104			
	2-25 Processi volti a rimediare impatti negativi	103 - 104			
	2-26 Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	103 - 104			

GRI STANDARDS	Disclosure	Reference page	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
	2-27 Conformità a leggi e regolamenti	149			
	2-28 Appartenenza ad associazioni	65 - 68			
	2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	60 - 61; 127			
	2-30 Contratti collettivi	137			
Temi materiali					
GRI 3: Material Topics	3-1 Processo di determinazione dei temi materiali	167 - 168			
	3-2 Elenco di temi materiali	167 - 168			
Performance economiche					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	32 - 33; 167 - 168			
GRI 201: Performance economiche 2016	201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	33			
Anticorruzione					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	103 - 105; 167 - 168			
GRI 205: Anticorruzione 2016	205-1 Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	La valutazione del rischio corruzione ha preso in considerazione tutti i processi sensibili di ENAV, ivi inclusi quelli centralizzati secondo il modello organizzativo di Gruppo e quelli rilevanti delle controllate.			
	205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Dalle analisi condotte tramite verifiche a piano ed extra piano e da accertamenti conseguenti a segnalazioni whistleblowing, non si sono evidenziate nel triennio (2021-2023) casistiche di atti corruttivi (attivi/passivi) all'interno del Gruppo.			
Imposte					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	108 - 112; 117; 167 - 168			

GRI STANDARDS	Disclosure	Reference page	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
GRI 207: Imposte 2019	207-1 Approccio alla fiscalità	117			
	207-2 Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	108 – 112; 117			
	207-3 Coinvolgimento degli <i>stakeholder</i> e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	117			
	207-4 Rendicontazione Paese per Paese	141 - 143			
<i>Energia</i>					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	40 - 46; 167 - 168			
GRI 302: Energia 2016	302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	40 - 46; 121			
	302-3 Intensità energetica	122			
<i>Emissioni</i>					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	35 - 46; 112 - 113; 167 - 168			
GRI 305: Emissioni 2016	305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	35 - 46; 122			
	305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	35 - 46; 122			
	305-3 Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	35 - 46; 123			
	305-4 Intensità delle emissioni GHG	123			
	305-5 Riduzione delle emissioni di GHG	124			
<i>Rifiuti</i>					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	35 - 36; 48; 110; 167 - 168			
	306-1 Generazione di rifiuti e impatti	48			

GRI STANDARDS	Disclosure	Reference page	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
GRI 306: Rifiuti 2020	significativi correlati ai rifiuti				
	306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	48			
	306-3 Rifiuti generati	48; 124 - 125			
	306-4 Rifiuti non conferiti in discarica	48; 124 - 125			
	306-5 Rifiuti conferiti in discarica	48; 124 - 125			
Occupazione					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	73 - 79; 167 - 168			
GRI 401 Occupazione 2016	401-1 Nuove assunzioni e turnover	131 - 133			
	401-2 Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	87 - 90; 149			
Relazioni tra lavoratori e management					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	73 -79; 92 - 93; 167 - 168			
GRI 402: Relazioni tra lavoratori e management 2016	402-1 Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	<p><i>Con riferimento ai cambiamenti organizzativi e il relativo periodo minimo di preavviso, ciascuna Azienda del Gruppo rispetta le normative locali di riferimento in tale ambito.</i></p> <p><i>Nello specifico:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per ENAV i cambiamenti organizzativi significativi vengono comunicati nel rispetto dell'autonomia e della responsabilità dell'Azienda così come disciplinato dall'art.7 "diritti di informazione" del CCNL e dagli accordi aziendali. Tali comunicazioni vengono effettuate con congruo preavviso;</li> <li>- per Techno Sky ed IDS le comunicazioni in merito ai cambiamenti organizzativi vengono</li> </ul>			

GRI STANDARDS	Disclosure	Reference page	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
		<i>effettuate secondo le previsioni di legge e/o contratti collettivi e/o accordi sindacali. Il periodo di preavviso per le comunicazioni viene effettuata secondo le previsioni di legge e/o contratti collettivi e/o accordi sindacali.</i>			
Salute e sicurezza sul lavoro					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	91 - 92; 167 - 168			
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro 2018	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	91 - 92; 167 - 168			
	403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	108 - 112			
	403-3 Servizi di medicina del lavoro	91 - 92			
	403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	91 - 92			
	403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	91 - 92; 134			
	403-6 Promozione della salute dei lavoratori	91 - 92			
	403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	91 - 92			
	403-9 Infortuni sul lavoro	138			
	403-10 Malattie professionali	<i>Nel triennio 2021-2023 non si sono verificati casi di malattia professionale all'interno del Gruppo.</i>			

GRI STANDARDS	Disclosure	Reference page	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
Formazione e istruzione					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	79 - 86; 167 - 168			
GRI 404: Formazione e istruzione 2016	404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	133 - 136			
	404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	79 - 86			
	404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	140			
Diversità e pari opportunità					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	74 - 76; 167 - 168			
GRI 405: Diversità e pari opportunità 2016	405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	130; 167 - 168			
Non discriminazione					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	74 - 76; 167 - 168			
GRI 406: Non discriminazione 2016	406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Nel corso del 2023 ENAV risulta coinvolta in 4 contenziosi di natura giuslavoristica, avviati da complessivi 11 dipendenti e riferiti a una presunta discriminatorietà che avrebbero generato le disposizioni relative alla cd. premialità “summer 2022” a causa del mancato pagamento in misura integrale del premio di presenza per le assenze derivanti da fruizione di permessi ex art. 33 L. n.104/1992. In particolare, alla data di approvazione del presente documento, si rileva una pronuncia favorevole a ENAV che ha ritenuto del tutto legittimo l’operato aziendale, non ravvisando alcuna forma di discriminazione, mentre vi sono state due pronunce sfavorevoli con le quali, invece, è stata valutata come forma di discriminazione indiretta la condotta aziendale nei confronti di careaiver di			

GRI STANDARDS	Disclosure	Reference page	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
		<i>familiari con disabilità. Le pronunce sfavorevoli saranno appellate dalla società. L'esito del quarto contenzioso è atteso per il mese di maggio 2024.</i>			
Valutazione sociale dei fornitori					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	118 - 119; 167 - 168			
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori	414-2 Impatti sociali negativi sulla catena di fornitura e azioni intraprese	144			
Comunità locali					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	47; 167 - 168			
GRI 413: Comunità locali 2016	413- 2 Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	47			
Salute e sicurezza dei clienti					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	12 - 13; 120; 167 - 168			
GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti 2016	416-1 Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi	<i>La totalità delle attività svolte da ENAV e Techno Sky. Tale indicatore non è applicabile a IDS AirNav e D-Flight in quanto le caratteristiche dei prodotti e dei servizi offerti per loro natura non impattano sulla Salute e Sicurezza del Cliente.</i>			
Security					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	120; 167 - 168			
Innovazione tecnologica e digitalizzazione					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	49 - 52; 167 - 168			
Qualità del servizio					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	49 - 52; 56 - 59; 120; 167 - 168			

**Tabella: Raccomandazioni TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosure)**

Area tematica	Raccomandazione TCFD	Disclosure	Pagina
<b>Governance</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Descrivere la supervisione del Consiglio di Amministrazione sui rischi e le opportunità legati al clima</li> </ul>	<i>Governance – Ruolo del Consiglio di Amministrazione nella gestione degli impatti</i>	99 - 100
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Descrivere il ruolo della dirigenza nella valutazione e nella gestione dei rischi e delle opportunità legati al clima</li> </ul>	<i>Governance – Ruolo del Consiglio di Amministrazione nella gestione degli impatti</i>	99 - 100
<b>Strategia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Descrivere i rischi e le opportunità legati al clima che l'azienda ha individuato nel breve, medio e lungo termine</li> </ul>	<i>Governance – Rischi legati al climate change</i>	112 - 113
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Descrivere l'impatto dei rischi e delle opportunità legati al clima sulle attività, sulla strategia e sulla pianificazione finanziaria dell'azienda</li> </ul>	<i>Governance – Rischi legati al climate change</i>	112 - 113
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Descrivere la resilienza della strategia dell'azienda, prendendo in considerazione diversi scenari legati al clima, incluso uno scenario di aumento delle temperature di 2 °C o meno</li> </ul>	<i>Governance – Rischi legati al climate change</i>	112 - 113
<b>Gestione dei rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Descrivere i processi attuati dall'organizzazione per identificare e valutare i rischi legati al cambiamento climatico</li> </ul>	<i>Governance – Gestione dei rischi e delle opportunità, Rischi legati al climate change</i>	108 - 113
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Descrivere i processi attuati dall'organizzazione per la gestione dei rischi legati al cambiamento climatico</li> </ul>	<i>Governance – Gestione dei rischi e delle opportunità, Rischi legati al climate change</i>	108 - 113
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Descrivere come i processi per identificare, valutare e gestire i rischi legati al cambiamento climatico sono integrati nella gestione complessiva del rischio dell'azienda</li> </ul>	<i>Governance – Gestione dei rischi e delle opportunità, Rischi legati al climate change</i>	108 - 113
<b>Metriche e obiettivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Divulgare le metriche utilizzate dall'azienda per valutare i rischi e le opportunità legati al cambiamento climatico in linea con la sua strategia e il processo di gestione del rischio</li> </ul>	<i>Planet – L'impegno per la decarbonizzazione delle attività del Gruppo</i> <i>Governance – Rischi legati al climate change</i>	40 - 46; 108 - 113
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Divulgare le emissioni di gas a effetto serra (GHG) di Scope 1, Scope 2 e, se del caso, Scope 3 e i relativi rischi</li> </ul>	<i>Planet – L'impegno per la decarbonizzazione delle attività del Gruppo</i>	40 - 46; 122 - 123
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Descrivere gli obiettivi utilizzati dall'azienda per gestire i rischi e le opportunità legati al clima e le performance rispetto a tali obiettivi</li> </ul>	<i>Planet – L'impegno per la decarbonizzazione delle attività del Gruppo</i> <i>Il Piano di Sostenibilità 2021-2024</i>	40 - 46; 164 - 167

## **Allegato 3 – Sistemi di Gestione, Certificazioni e Attestazioni del Gruppo ENAV**

### **Sistemi di Gestione del Gruppo ENAV:**

- Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV (209 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative)
- Sistema di Gestione per la Qualità di Techno Sky (71 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative)
- Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro del Gruppo ENAV (16 documenti tra procedure e istruzioni operative)
- Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di ENAV (8 procedure)
- Sistema di Gestione per la Qualità di IDS AirNav (25 documenti tra procedure e istruzioni operative)
- Sistema di Gestione della Security del Gruppo ENAV (42 documenti tra regole, procedure, linee guida e istruzioni operative)
- Safety Management System di ENAV (18 documenti tra procedure e linee guida)
- Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV Asia Pacific (3 procedure)
- Sistema di Gestione Ambientale del Gruppo ENAV (15 procedure)
- Sistema di Gestione per l'Ecosistema Aziendale EASI (4 procedure)

### **Certificazioni e attestazioni di ENAV**

- Certificazione ISO 9001:2015 del Sistema di Gestione per la Qualità rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Certificazione ISO/IEC 27001:2013 del Sistema di gestione della Security rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato per la parte relativa alla sicurezza delle informazioni
- Certificazione ISO 37001:2016 del Sistema di Gestione Anticorruzione rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Certificazione ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Certificazione 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 e FPD
- Certificazione quale Organizzazione di addestramento per controllori del traffico aereo, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento (UE) 2015/340
- Certificazione 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 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 quale Organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo, rilasciata da General Civil Aviation Authority (GCAA) degli Emirati Arabi Uniti (UAE) ai sensi del Civil Aviation Advisory Publication CAAP 68 Instrument Flight Procedure Design Requirements
- Certificato dell'Impresa di Gestione del Mantenimento dell'Aeronavigabilità (rif. IT. CAMO.1064) (in conformità all'allegato V quater (Parte-CAMO), sezione A, del Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione) – flotta aerea
- Certificato di Approvazione dell'Impresa di Manutenzione (rif. IT.145.0335) (in conformità alla sezione A, dell'allegato II (Parte-145), del Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione) - flotta aerea
- "Declaration" (rif. IT.DEC.0017) come Operatore aereo, limitatamente alle "Operazioni specializzate e Operazioni commerciali specializzate" (in conformità al Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione).

- Sistema Di Gestione Ecosistema Aziendale Sostenibile Integrato (EASI)

## **Certificazioni e attestazioni di Techno Sky**

- Certificazione ISO 9001:2015 del Sistema di Gestione per la Qualità rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Certificazione ISO/IEC 27001:2013 del Sistema di gestione della Security, rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato per la parte relativa alla sicurezza delle informazioni
- Certificazione ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Attestazione di riconoscimento AQAP 2110/160 del Sistema di Gestione per la Qualità rilasciato dal Ministero della Difesa
- Attestazione di qualificazione all'esecuzione di lavori Pubblici ai sensi del DPR 207/2010
- Accredimento del Centro LAT n. 15 come Laboratorio di taratura, ai sensi della norma internazionale UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018, rilasciato da Accredia.
- Certificazione di conformità 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"
- Attestazione Capability Maturity Model Integration for Development V2.0 (CMMI-DEV) per lo sviluppo di prodotti e servizi che attesta il grado di maturità raggiunto nello sviluppo del software (Maturity Level 2).

## **Certificazioni e attestazioni di IDS AirNav:**

- Certificazione ISO 9001:2015 del Sistema di gestione della Qualità, rilasciata da un Organismo di Certificazione Accreditato
- Certificazione ISO/IEC 27001:2013 del Sistema di gestione della Security, rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato per la parte relativa alla sicurezza delle informazioni
- Certificazione ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Certificazione ISO 14001:2015 del Sistema di Gestione Ambientale rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Attestazione Capability Maturity Model Integration for Development V2.0 (CMMI-DEV) per lo sviluppo di prodotti e servizi che attesta il grado di maturità raggiunto nello sviluppo del software (Maturity Level 3)

## **Certificazioni e attestazioni di D-Flight:**

- Certificazione ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato.

## Allegato 4 – Piano di Sostenibilità 2021-2024

### Strategie e Governance

Obiettivo	KPI	Target	Anno	Stato	
Valutazione dei fornitori rispetto a criteri ESG	Percentuale di fornitori core coinvolti nella valutazione (rispetto ai criteri ESG) sul totale dei fornitori core di ENAV	Data avvio valutazione	2021	Raggiunto	✓
		75%	2022	Raggiunto	✓
		100%	2023	Raggiunto	✓
ESG Rating (previsto nel Piano LTI 2023)	Identificazione del rating e assessment	Assessment	2021	Raggiunto	✓
	Miglioramento del Rating ESG	+30% vs 2021 Rating S&P	2023	Raggiunto	✓
Incremento della formazione erogata su temi che contemplano aspetti connessi al D.Lgs. 231/01 e Codice Etico, Anti-Bribery and Anti-Corruption, Fraud e Whistleblowing	Percentuale di ore di formazione erogata ai dipendenti rispetto al 2020 (baseline 2020 pari a 4h e 50 minuti)	+5%	2021	Raggiunto	✓
		+6,5%	2022	Raggiunto	✓
		+7,5%	2023	Raggiunto	✓
Definizione di un modello di misurazione degli impatti economici, sociali e ambientali generati dalle iniziative strategiche di sostenibilità	Elaborazione modello di misurazione	Data presentazione	2023	Raggiunto	✓

### Politiche

Obiettivo	KPI	Target	Anno	Stato	
Monitoraggio degli standard in materia di salute e sicurezza sul lavoro anche attraverso il mantenimento della certificazione ISO 45001:2018	Mantenimento della certificazione ISO 45001	Rinnovo certificato	2023	Raggiunto	✓
Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione	Ottenimento della certificazione ISO 37001	Acquisizione certificato	2021	Raggiunto	✓
	Mantenimento della certificazione ISO 37001	Rinnovo certificato	2023	Raggiunto	✓
Ottenimento della certificazione EASI (Ecosistema Aziendale di Sostenibilità Integrato)	Ottenimento della certificazione	Data certificazione	2023	Raggiunto	✓
Valutazione di fattibilità per l'adozione dello standard ISO 56002 per la gestione dei processi di innovazione in azienda	Elaborazione dello studio di fattibilità e valutazione costi / opportunità	Data valutazione	2023	Raggiunto	✓
Valutazione di fattibilità per la certificazione secondo la Prassi di riferimento UNI/PdR 125:2022 (Politiche di parità di genere)	Elaborazione dello studio di fattibilità e valutazione costi / opportunità	Data valutazione	2023	Raggiunto	✓
Valutazione di fattibilità per la certificazione ISO 30415:2021 (Diversity & Inclusion)	Elaborazione dello studio di fattibilità e valutazione costi / opportunità	Data valutazione	2023	Raggiunto	✓

## Innovazione tecnologica

Obiettivo	KPI	Target	Anno	Stato
Automazione avanzata delle maggiori torri di controllo attraverso una nuova piattaforma ATM di aeroporto (Electronic Strip / Radar presentation)	Collaudo del sistema su ciascun aeroporto coinvolto secondo le annualità previste	Data collaudo Linate	2021	Raggiunto
		Data collaudo Treviso	2021	Raggiunto
		Data collaudo Ciampino	2022	Raggiunto
		Data collaudo Fiumicino <sup>1</sup>	2023	Raggiunto
		Data collaudo Perugia <sup>2</sup>	2024	-
Sistema di ottimizzazione delle sequenze di avvicinamento (Arrival Manager – AMAN)	Collaudo dei sistemi applicati presso gli aeroporti di Fiumicino e Malpensa	Data collaudo Fiumicino	2022	Raggiunto
		Data collaudo Malpensa	2023	Raggiunto
TOC-HAL (Progetto di remotizzazione della diagnostica sugli apparati dei siti remoti che consente la centralizzazione del controllo e l'ottimizzazione dell'intervento dei manutentori)	Collaudo dei sistemi di tutte le 10 isole previste	Date collaudi	2023	Raggiunto

<sup>1</sup> L'implementazione prevista presso Roma Fiumicino è stata posticipata per eseguire con priorità il collaudo del sistema di automazione avanzata attraverso una nuova piattaforma ATM (electronic strips) presso la Remote Tower di Brindisi.

<sup>2</sup> Le evoluzioni del Piano Industriale (tra cui lo slittamento al 2025 dell'implementazione della piattaforma ATM di aeroporto presso il sito di Olbia) hanno reso necessaria una rettifica del target relativo al 2024, che è stato sostituito con l'implementazione della Local Digital Tower presso il sito di Perugia.


Obiettivo	KPI	Target	Anno	Stato
Integrazione avvicinamenti (Trasferimento degli avvicinamenti radar da alcuni aeroporti ai rispettivi centri di controllo di riferimento)	Collaudo ed entrata in esercizio dei seguenti trasferimenti: ▪ Verona su Milano ACC ▪ Trieste su Padova ACC ▪ Bari su Brindisi ACC ▪ Lamezia Terme su Roma ACC	Date collaudi	2021	Raggiunto
	Collaudo ed entrata in esercizio del seguente trasferimento: ▪ Napoli su Roma ACC		2022	Raggiunto
	Collaudo ed entrata in esercizio dei seguenti trasferimenti: ▪ Torino su Milano ACC ▪ Venezia su Padova ACC ▪ Firenze su Roma ACC		2023	Raggiunto Trasferimento Firenze / Roma ACC posticipato
	Collaudo ed entrata in esercizio dei seguenti trasferimenti: ▪ Settori Nord di Brindisi ACC su Roma ACC (*) (*) Modificato per allineamento con il Piano Industriale		2024	-
Sviluppo di attività di ricerca e innovazione correlate agli SDGs	Completamento di 3 progetti di ricerca e innovazione del Gruppo ENAV abilitanti l'uso di droni per il monitoraggio ambientale e il monitoraggio delle infrastrutture civili	Data verbale chiusura progetto	2024	-
Ricerca e sviluppo di algoritmi di intelligenza artificiale e machine learning da eseguire in ambienti cloud di High Performance Computing, funzionali alle attività core e no-core del Gruppo ENAV e ai temi di sostenibilità	Numero di algoritmi sviluppati su tematiche di business aziendale	Sviluppo di 4 algoritmi	2024	-

## Reporting e Comunicazione

Obiettivo	KPI	Target	Anno	Stato
Ulteriore impulso alla comunicazione esterna sui temi di sostenibilità	Realizzazione del film breve sui temi di sostenibilità	Data pubblicazione	2024 (*)	In corso – attività avviate Q1 2023
Sviluppo dell'analisi di materialità secondo il concetto di «double materiality»	Identificazione della nuova lista dei temi rilevanti	Data approvazione	2024	-
Elaborazione GHG Report	Pubblicazione GHG Report	Data pubblicazione	2024	-
Divulgazione dei temi di sostenibilità alle nuove generazioni attraverso un «Report Generazionale»	Realizzazione del Report Generazionale	Data presentazione	2024	-
Rendicontazione integrata delle performance aziendali	Presentazione del modello di Relazione Annuale Integrata al Vertice aziendale	Data presentazione	2024	-

(\*) Rispetto a quanto pubblicato nella precedente edizione del Bilancio di Sostenibilità è stata valutata positivamente l'opportunità di posticipare la deadline del presente obiettivo all'esercizio 2024. Le attività progettuali, già avviate nel corso del primo semestre 2023, proseguiranno anche nei prossimi mesi.



## Cultura e progetti dedicati

Obiettivo	KPI	Target	Anno	Stato
Acquisizione di nuovi talenti con sensibilità sulle tematiche ESG	Costruzione e validazione di un nuovo strumento di selezione e/o <i>assessment</i> che supporti la valutazione dell'assetto valoriale sulle tematiche ESG durante il processo di talent <i>acquisition/development</i> (*)	Svolgimento della prima selezione con l'utilizzo del nuovo tool	2023	Raggiunto 

(\*) Rispetto a quanto pubblicato nella precedente edizione del Bilancio di Sostenibilità sono state apportate modifiche di dettaglio al *wording* del KPI relativo al presente obiettivo.

## Climate Change

Obiettivo	KPI	Target	Anno	Stato
Raggiungimento della Carbon Neutrality del Gruppo ENAV (Scope 1 e Scope 2) attraverso la riduzione delle emissioni e l'acquisto di carbon credits per la parte non riducibile	Percentuale di riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> e all'anno rispetto al totale delle emissioni prodotte nel 2019 (38.816 t – market based) e acquisto carbon credits	-23% CO <sub>2</sub> e	2021	Raggiunto 
		-70% CO <sub>2</sub> e (Scope 1 e 2) + Carbon Neutrality	2022	Raggiunto 
Abbattimento dell'energia elettromagnetica trasmessa attraverso una ottimizzazione degli strumenti di navigazione	Percentuale di dismissione degli NDB	50%	2022	Raggiunto 
		90%	2024	-
Ulteriore sviluppo del progetto di sostituzione della flotta auto aziendale con macchine elettriche / ibride / plug-in	Percentuale del parco auto aziendale sostituito con auto elettriche / ibride / plug-in	31%	2021	Raggiunto 
		45%	2022	Raggiunto 
		73%	2023	Raggiunto (73,6% al 31/12/2023) 
		80%	2024	-

Obiettivo	KPI	Target	Anno	Stato
Realizzazione di progetti finalizzati all'efficienza energetica	Autorizzazione, collaudo e messa in esercizio: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impianto di Trigenerazione ACC ROMA</li> <li>▪ Impianto illuminazione interni LED ACC Padova, ACC Roma e Sede centrale</li> <li>▪ Impianto di condizionamento ACC Roma</li> <li>▪ Impianto Fotovoltaico Radar MASSERIA (83 kW), Impianti Fotovoltaici a LAMPEDUSA (87 kW), GENOVA (17 kW), CATANIA (20kW), NAPOLI (75kW)</li> </ul>	100%	2022	Raggiunto 
	Autorizzazione, collaudo e messa in esercizio: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prototipo di utilizzo di ecocombustibili per GE di emergenza</li> <li>▪ Impianto Fotovoltaico Venezia<sup>3</sup>, Brancasi, APT Brindisi</li> <li>▪ Eliminazione caldaia Ciampino ACC</li> </ul>	100%	2023	Raggiunto 
	Autorizzazione, collaudo e messa in esercizio <sup>4</sup> : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impianto di condizionamento Albenga</li> <li>▪ Impianto di condizionamento Bari</li> <li>▪ Impianto di condizionamento Olbia</li> <li>▪ Impianto Fotovoltaico Roma Urbe</li> <li>▪ Eliminazione caldaie locali ARO-MET Malpensa e sito di Albenga</li> </ul>	100%	2024	-

<sup>3</sup> Con specifico riferimento all'impianto fotovoltaico presso l'Academy di Forlì, il target 2023 differisce rispetto a quanto pubblicato nella precedente edizione del Bilancio di Sostenibilità poiché, a causa degli eventi alluvionali che hanno interessato la Regione Emilia-Romagna nel corso del 2023, gli Enti territoriali di riferimento hanno avviato una significativa revisione dei rischi alluvionali nelle aree geografiche di interesse. Pertanto, nel mese di giugno 2023 si è provveduto alla sostituzione dell'impianto dell'Academy di Forlì con un impianto fotovoltaico presso il centro aeroportuale di Venezia.

<sup>4</sup> Il target relativo al 2024 è stato rettificato in ragione delle modifiche alle priorità operative e alle necessità di sincronizzare tali interventi con altri di natura più ampia. Inoltre, nell'ambito della sperimentazione relativa agli ecocombustibili svolta nell'esercizio 2023, si sono evidenziati significativi problemi di natura tecnica e logistica e, pertanto, l'obiettivo 2024 è stato eliminato.

Obiettivo	KPI	Target	Anno	Stato
Miglioramento del processo di reporting delle emissioni di Scope 3 – Capital Goods	Implementazione della nuova metodologia di calcolo per le emissioni di Scope 3 – Capital Goods	Data implementazione	2023	Raggiunto 
Definizione di un nuovo approccio alla Circular Economy	Valutazione del livello di circolarità <i>as-is</i> ed elaborazione di un Action Plan	Data presentazione	2023	Raggiunto 
Definizione degli impatti del climate change sul business di ENAV	Quantificazione e misurazione dei principali impatti sul business	Data prima misurazione	2023	Raggiunto 
Raggiungimento degli obiettivi SBTi Scope 1 e Scope 2 al 2030	Definizione di una strategia climatica al 2030 finalizzata al raggiungimento degli obiettivi SBTi Scope 1 e Scope 2 al 2030	Approvazione strategia	2023	Raggiunto 
Abbattimento delle emissioni di Scope 3 del 13,5% al 2030	Definizione di una strategia di Sustainable Supply Chain finalizzata all'abbattimento delle emissioni Scope 3 del 13,5% al 2030	Approvazione strategia	2023	Raggiunto 

## Allegato 5 – Analisi di materialità, nota metodologica e perimetro di reporting

### Analisi di materialità

L'approccio all'analisi di materialità dettato dallo standard di rendicontazione Global Reporting Initiative (GRI) 2021 è stato elaborato attorno al concetto di impatto<sup>31</sup>. Pertanto, già a partire dal precedente esercizio di reporting, gli impatti del Gruppo ENAV sono stati definiti attraverso un'approfondita analisi del contesto di riferimento, anche facendo tesoro dell'esperienza nel reporting non finanziario e nel processo di stakeholder management del Gruppo ENAV, dall'analisi del Piano Industriale e del Piano di Sostenibilità nonché dall'analisi delle principali fonti pubbliche di riferimento e best practices. Tale processo è stato svolto anche attraverso il coinvolgimento di tutte le strutture organizzative della Capogruppo, dell'ESG Steering Committee e dei principali stakeholder del Gruppo ENAV. Sono stati definiti materiali quei temi che riflettevano l'impatto più significativo dell'azienda sull'economia, l'ambiente, le persone e i diritti umani.

I risultati di tale analisi sono stati confermati per il presente esercizio di rendicontazione, anche alla luce delle prossime evoluzioni in materia di reporting di sostenibilità e dell'assenza di sostanziali elementi di novità rispetto al perimetro societario e alle attività del Gruppo ENAV.

Nella tabella sottostante sono riportati gli impatti associati ai temi materiali:

IMPATTI	TEMA MATERIALE	ASPETTO GRI
<b>Mantenimento di alti livelli di performance legati alla qualità dei servizi di assistenza alla navigazione aerea che abilita la mobilità delle persone</b>	Qualità del servizio	
<b>Promozione di comportamenti responsabili e verifica del rispetto dei principi etici del gruppo da parte dei fornitori, a sostegno della resilienza della supply chain di ENAV</b>	Gestione responsabile dei fornitori	Supplier Social Assessment (414)
<b>Sviluppo di sinergie con enti, istituzioni e associazioni del settore dell'aviazione civile al fine di realizzare una visione comune per l'armonizzazione del sistema di gestione del traffico aereo europeo</b>	Relazione con enti, istituzioni e associazioni di settore	Membership associations (2-28)
<b>Mantenimento dei livelli di safety dei servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico aereo tramite la prevenzione di possibili situazioni di degrado / failure delle prestazioni di una o più componenti (people, procedure, equipment) del sistema funzionale tale da avere impatti sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea</b>	Safety	Customer Health and Safety (416) Training and Education (404)
<b>Adozione di idonee misure di sicurezza atte a proteggere la riservatezza, l'integrità e la disponibilità dei dati delle informazioni gestite, al fine di prevenire ricadute negative sull'operatività e sul business</b>	Security	
<b>Azioni volte alla diffusione della cultura della sicurezza sui luoghi di lavoro, finalizzate alla prevenzione di infortuni e malattie professionali</b>	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	Occupational Health and Safety (403)

<sup>31</sup> Gli impatti possono essere effettivi o potenziali, negativi o positivi, a breve o a lungo termine, intenzionali o non intenzionali, reversibili o irreversibili.

IMPATTI	TEMA MATERIALE	ASPETTO GRI
<b>Sviluppo di soluzioni tecnologiche e digitali per il miglioramento dei servizi di navigazione aerea</b>	Innovazione tecnologica e digitalizzazione	
<b>Creazione di eccellenze professionali e valorizzazione e miglioramento delle competenze dei dipendenti attraverso piani di formazione e sviluppo professionale</b>	Adeguatezza, valorizzazione e sviluppo del capitale umano	Training and Education (404)
<b>Creazione di un ambiente di lavoro inclusivo ed equo al fine di prevenire episodi di discriminazione o abuso in azienda e offrire pari opportunità in tutti i processi valutativi</b>	Diversità e inclusione	Employment (401) Diversity and Equal Opportunity (405) Non-discrimination (406)
<b>Sostegno del work-life balance e promozione di iniziative di welfare aziendale per accrescere il benessere delle persone</b>	Welfare aziendale	Employment (401) Labor/management relations (402)
<b>Condotta etica del business e comunicazione trasparente delle informazioni relative all'operato dell'azienda al fine di prevenire situazioni di non conformità alla normativa applicabile di qualsiasi tipologia, inclusa quella in materia di anticorruzione</b>	Governance e integrità aziendale	Anti-corruption (205)
<b>Creazione di valore economico finanziario a beneficio degli stakeholder, anche attraverso la corretta gestione fiscale</b>	Creazione di valore economico-finanziario	Economic Performance (201) Tax (207)
<b>Efficientamento del consumo di energia per il funzionamento degli asset e impegno nella riduzione e compensazione delle emissioni di gas climalteranti al fine di mitigare l'impatto del Gruppo sui cambiamenti climatici</b>	Consumi energetici e climate change	Energy (302) Emissions (305)
<b>Impegno nella ottimizzazione degli apparati di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS) – anche attraverso la partecipazione ai tavoli internazionali in cui si definiscono i nuovi standard – al fine di favorire il contenimento delle emissioni elettromagnetiche generate nell'ambito dell'erogazione dei relativi servizi</b>	Emissioni elettromagnetiche	Local Communities (413)
<b>Impegno nel contenimento dell'impatto sugli ecosistemi privilegiando l'adozione dell'avvio a recupero dei rifiuti generati nell'ambito delle attività aziendali</b>	Gestione dei rifiuti	Waste (306)

## Nota metodologica

Il Gruppo ENAV, in conformità a quanto previsto dall'art. 5, comma 3, lettera b) del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (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. La rendicontazione riflette i principi che caratterizzano i GRI *Sustainability Reporting Standards* (accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, completezza, tempestività, verificabilità e contesto di sostenibilità<sup>32</sup>).

La presente Dichiarazione è stata redatta secondo i GRI Standards pubblicati dal *Global Reporting Initiative* (GRI Standards – opzione "in accordance with"), autorevole organismo indipendente dedicato alla definizione di modelli per la rendicontazione non-finanziaria. Le *disclosure* e gli indicatori riportati all'interno del testo sono riportati nel GRI "Content Index" (Allegato 2 "GRI Content Index e tabelle di correlazione").

Si sottolinea inoltre che, laddove il Gruppo non ha ritenuto necessario dotarsi di *policy* o politiche relativi a taluni 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* o Politica si fa riferimento a documenti formalizzati e approvati.

Eventuali modifiche relative alle informazioni pubblicate nei precedenti esercizi di reporting sono state opportunamente segnalate all'interno della presente DNF.

La presente DNF risponde alle richieste del Regolamento UE 852/2020 e successive modifiche e integrazioni, dell'Atto Delegato relativo all'articolo 8 del suddetto Regolamento in merito alle attività, alle spese in conto capitale e alle spese operative associate ad attività ecosostenibili, così come riportato nel relativo paragrafo "La Tassonomia EU".

Il presente documento è approvato dal Consiglio di Amministrazione di ENAV in data 20 marzo 2024.

In ottemperanza al D. Lgs. 254/2016, la presente Dichiarazione Non Finanziaria, ad eccezione dell'informativa relativa agli indicatori riepilogati nella tabella "Raccomandazioni TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosure)" e al contenuto del paragrafo "La Tassonomia EU", è stata sottoposta ad esame limitato secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information", emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB), da parte di EY S.p.A.. Inoltre, si specifica che gli indicatori quantitativi non riferiti ad alcuna general o topic-specific disclosure dei GRI Standards, riportati in corrispondenza delle pagine indicate nel Content Index, non sono oggetto di esame limitato da parte di EY S.p.A.

La Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2023, così come quelle redatte per gli anni fiscali 2022, 2021, 2020, 2019, 2018 e 2017, è disponibile sul sito internet del Gruppo ([www.enav.it](http://www.enav.it)).

---

<sup>32</sup> Si veda capitolo "Stakeholder" e Allegato 5 – Analisi di materialità, nota metodologica e perimetro di reporting.

## 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 2023. La frequenza della rendicontazione è annuale e il periodo di rendicontazione del presente documento è il medesimo della Relazione Finanziaria Annuale. Inoltre, ai fini di una migliore comparazione o contestualizzazione delle informazioni fornite, sono stati inseriti e opportunamente indicati i dati riferiti all’esercizio 2022 e all’esercizio 2021.

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, ENAV North Atlantic LLC, D-Flight e IDS AirNav. Si sottolinea che, è stata esclusa del perimetro di rendicontazione la società ENAV España Control Aereo S.L.U, acquisita nel mese di gennaio 2020 al fine di poter partecipare alla procedura di gara per l’affidamento del servizio di gestione del traffico aereo di terminale. Tale Società non è operativa ed è stata liquidata nel corso del mese di marzo 2021. Inoltre, in data 9 febbraio 2021, si è conclusa la procedura di liquidazione del Consorzio Sicta che pertanto non è rendicontato nella presente DNF.

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” (Allegato 2). In ogni caso tali limitazioni non compromettono la comprensione delle performance e la rappresentatività delle informazioni.

## **RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE**



## **Enav S.p.A.**

**Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del D.Lgs. 254/2016 e dell'articolo 5 del regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del gennaio 2018**

## Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 254/2016 e dell'art. 5 del regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 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, comma 1, lett. g) 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" o "Gruppo Enav") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 predisposta ex art. 4 del Decreto e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 21 marzo 2024 (di seguito "DNF").

L'esame da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Regolamento EU 2020/852 - Tassonomia europea" della DNF del Gruppo, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

### 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 dell'International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. Nell'esercizio di riferimento del presente incarico la nostra società di revisione ha applicato l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, ha mantenuto 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.

## 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'art. 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'art. 3 del Decreto;
  - politiche praticate dal Gruppo connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
  - principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e 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 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 a 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 sia 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 da remoto 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 2023 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.

Le nostre conclusioni sopra riportate non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Regolamento EU 2020/852 - Tassonomia europea" della DNF del Gruppo richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Roma, 9 aprile 2024

EY S.p.A.



Riccardo Rossi  
(Revisore Legale)