

ENAV S.p.A.

28/05/2025

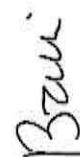
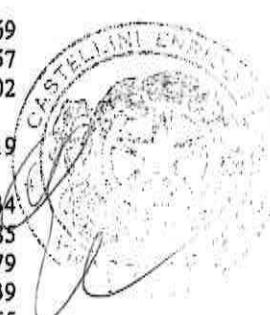
Elenco Intervenuti
(Tutti ordinati alfabeticamente)
Assemblea Ordinaria

430/81

Badge	Titolare	Delegati / Rappresentanti legalmente	Ordinaria
Tipo Rap.			
	SWITZERLAND AG		
296 D	POLICE AND FIREMEN'S RETIREMENTSYSTEM OF NEW JERSEY		56.207
5 D	PREVINDAI FONDO PENSIONE		56.363
84 D	PRICOS		507.966
85 D	PRICOS DEFENSIVE		11.425
83 D	PRICOS SRI		32.564
332 D	PRINCIPAL DIVERSIFIED REAL ASSET CIT		2.110.953
120 D	PRINCIPAL FUNDS INC DIVERSIFIED REAL ASSET FUND		3.311.885
107 D	PRINCIPAL FUNDS INC GLOBAL SUSTAINABLE LISTED INFRASTRUCTURE FUND		113.165
133 D	PRINCIPAL GLOBAL INVESTORS FUNDS		275.650
104 D	PRINCIPAL REAL ASSET FD PRINREI LI 013630		80.541
155 D	PUBLIC EMPLOYEES RETIREMENT ASSOCIATION OF COLORADO		16.940
105 D	PUBLIC EMPLOYEES RETIREMENT ASSOCIATION OF NEW MEXICO		24.604
132 D	PUBLIC EMPLOYEES RETIREMENT SYSTEM OF MISSISSIPPI		31.275
134 D	PUBLIC EMPLOYEES RETIREMENT SYSTEM OF OHIO		79.697
102 D	PUBLIC SERVICE ELECTRIC AND GAS NON QUALIFIED TRUST		49.065
163 D	QIC LISTED INFRASTRUCTURE FUND		129.371
162 D	RETURN TO WORK CORPORATION OF SOUTH AUSTRALIA		149.069
21 D	RLA LISTED REAL ASSETS FUND		1.861.632
39 D	ROBIN 1-FONDS		113.278
312 D	ROCHE U.S. RETIREMENT PLANS MASTER TRUST		93.619
180 D	RPAQ 2015 FUND LP		3.595
353 D	RUSSELL INVESTMENT COMPANY GLOBAL INFRASTRUCTURE FUND		70.680
354 D	RUSSELL INVESTMENT COMPANY MULTISTRATEGY INCOME FUND		6.096
313 D	RUSSELL INVESTMENT COMPANY TAXMANAGED REAL ASSETS FUND		102.704
293 D	RUSSELL INVESTMENTS GLOBAL INFRASTRUCTURE POOL		179.570
33 D	RUSSELL INVESTMENTS GLOBAL LISTED INFRASTRUCTURE FUND		18.291
240 D	RUSSELL INVESTMENTS GLOBAL LISTED INFRASTRUCTURE FUND HEDGED		12.177
294 D	RUSSELL INVESTMENTS INSTITUTIONAL FUNDS, LLC GLOBAL LISTED INFRA		34.161
267 D	RUSSELL INVESTMENTS TRUST COMPANY COMMINGLED EMPLOYEE BENEFIT FUNDS TRUST		86.434
226 D	SB CIF - MACQUARIE		287.869
225 D	SB CIF REDWHEEL-RWC ASSET MGT LLP		76.757
274 D	SCHWAB FUNDAMENTAL INTERNATIONAL SMALL COMPANY INDEX ETF		215.502
195 D	SCHWAB FUNDAMENTAL INTERNATIONAL SMALL EQUITY INDEX FUND		44.819
273 D	SCHWAB INTERNATIONAL SMALLCAP EQUITY ETF		464.134
290 D	SCOTIA WEALTH WORLD INFRASTRUCTURE POOL		443.485
125 D	SHELL CANADA 2007 PENSION PLAN		179
341 D	SOCIAL PROTECTION FUND		6.839
153 D	SPARTAN GROUP TRUST FOR EMPLOYEE BENEFIT PLANS.		20.355

Legenda:

D: Delegante

Elenco Intervenuti
(Tutti ordinati alfabeticamente)
Assemblea Ordinaria

430/82

Badge	Titolare	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria
336	D	SPDR PORTFOLIO DEVELOPED WORLD EXUS ETF		245.637
333	D	SPDR PORTFOLIO EUROPE ETF		15.303
335	D	SPDR S+P GLOBAL INFRASTRUCTURE ETF ONE		591.512
276	D	SSB MSCI ACWI EX USA IMI SCREENED NONLENDING COMMON TRUST FUND		21.292
330	D	SSB MSCI EAFE SMALL CAP INDEX SECURITIES LENDING COMMON FND		60.953
280	D	SSB SP GLOBAL INFRASTRUCTURE INDEX NONLENDING COMMON TRUST FUND		1.262.049
289	D	SSGA SPDR ETFS EUROPE II PUBLICLIMITED COMPANY		126.179
275	D	SST GLOB ADV TAX EXEMPT RETIREMENT PLANS		1.595.647
322	D	STATE OF ALASKA RETIREMENT AND BENEFITS PLANS		12.477
323	D	STATE OF ALASKA RETIREMENT AND BENEFITS PLANS		11.438
53	D	STATE OF NEW MEXICO STATE INVESTMENT COUNCIL		57.550
168	D	STATE OF UTAH SCHOOL AND INSTITUTIONAL TRUST FUNDS TRUST FUNDS		9.840
110	D	STATE OF WISCONSIN INVESTMENT BOARD		3.922
311	D	STATE STREET GLOBAL ALL CAP EQUITY EXUS INDEX PORTFOLIO		61.168
174	D	STATE TEACHERS RETIREMENT SYSTEM OF OHIO		28.021
222	D	STICHTING BPL PENSJOEN		15.362
32	D	STICHTING PENSIOENFONDS VOOR HUISARTSEN		13.469
340	D	STICHTING PHILIPS PENSIOENFONDS		10.513
61	D	STRATEGIC INTERNATIONAL EQUITY FUND		13.558
239	D	TEACHER RETIREMENT SYSTEM OF TEXAS		391.395
167	D	TEACHERS' RETIREMENT SYSTEM OF OKLAHOMA		170.523
288	D	TEMPLETON INTERNATIONAL, INC.		15.765
301	D	TEXAS MUNICIPAL RETIREMENT SYSTEM		3.338
177	D	THE ALPHAGEN MULTI-STRATEGY MASTER FUND LIMITED		251.849
232	D	THE ARROWSTREET COMMON CONTRACTUAL FUND		711.940
101	D	THE BANK OF NEW YORK MELLON EMPLOYEE BENEFIT COLLECTIVE INVESTMENT FUND PLAN		3.500
123	D	THE CANADA LIFE ASSURANCE COMPANY		21.848
94	D	THE EUROPEAN CENTRAL BANK		242.843
112	D	THE EUROPEAN CENTRAL BANK		319.617
315	D	THE REGENTS OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA		256.104
287	D	THE STATE OF CONNECTICUT, ACTING THROUGH ITS TREASURER		49.173
60	D	THRIFT SAVINGS PLAN		760.185
352	D	TRUST II BRIGHTHOUSEDIMENSIONALINT SMALL COMPANY PORTFOLIO		38.399
190	D	TWO SIGMA ABSOLUTE RETURN PORTFOLIO LLC		35.216
209	D	TWO SIGMA EQUITY SPECTRUM PORTFOLIO LLC - EUROPE		187.561
143	D	UBS (LUX) EQUITY SICAV		561.060
3	D	UBS CH INDEX FUND EQ WORLD EX CH SMALL. NSL UBS FUND MGMT SWITZERLAND AG		15.930
279	D	UBS FUND MANAGEMENT (SWITZERLAND) AG ON BEHALF OF ZURICH INVESTINSTITUTIONAL FUNDS		15.399
145	D	UBS FUND MANAGEMENT (SWITZERLAND) AG..		131.114
249	D	UBS LUX FUND SOLUTIONS		262.630
22	D	UI BVK KAPITALVERWALTUNGSGESELLSCHAFT MBII ON BEHALF OF BAYVK AI-FONDS		879.799

Legenda:

D: Delegante

**Elenco Intervenuti
(Tutti ordinati alfabeticamente)
Assemblea Ordinaria**

630/83

Badge	Titolare	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria
29	UI-FONDS BAV RBI AKTIEN	D		99.015
31	UI-GKR-FONDS	D		19.531
58	UNIVERSAL-INVESTMENT-GESELLSCHAFT MBH ON BEHALF OF HMT GLOBAL AKTIEN INFRASTRUKTUR	D		177.647
18	UNIVERSAL-INVESTMENT-GESELLSCHAFT MBH ON BEHALF OF MS-B HAUPFONDS	D		55.371
23	UNIVERSAL-INVESTMENT-GESELLSCHAFT MBH ON BEHALF OF STBV-NW-UNIVERSAL-FONDS	D		13.343
13	UNIVERSAL-INVESTMENT-GESELLSCHAFT MBH W/ZEIT-UNIVERSAL-FONDS W/SEGMENT AKTIEN SMALL-UND MIDCAP	D		16.286
213	UTAH STATE RETIREMENT SYSTEMS	D		18.672
272	VANGUARD DEVELOPED MARKETS INDEX FUND	D		2.270.253
342	VANGUARD ESG DEVELOPED WORLD ALL CAP EQ INDEX FND UK	D		6.870
36	VANGUARD ESG INTERNATIONAL STOCK ETF	D		45.370
97	VANGUARD EUROPEAN STOCK INDEX FUND	D		576.433
277	VANGUARD FIDUCIARY TRUST COMPANY DEVELOPED MARKETS INDEX TRUST	D		53.715
52	VANGUARD FIDUCIARY TRUST COMPANY INSTITUTIONAL TOTAL INTERNATIONAL STOCK MARKET INDEX TRUST	D		260.145
54	VANGUARD FIDUCIARY TRUST COMPANY INSTITUTIONAL TOTAL INTERNATIONAL STOCK MARKET INDEX TRUST II	D		1.880.929
96	VANGUARD FTSE ALLWORLD EXUS SMALLCAP INDEX FUND	D		819.668
285	VANGUARD FTSE DEVELOPED ALL CAPEX NORTH AMERICA INDEX ETF	D		47.690
284	VANGUARD FTSE DEVELOPED EUROPE ALL CAP INDEX ETF	D		4.849
8	VANGUARD FUNDS PUBLIC LIMITED COMPANY	D		8.868
40	VANGUARD INTERNATIONAL SMALL COMPANIES INDEX FUND	D		68.033
15	VANGUARD INVESTMENT SERIES PUBLIC LIMITED COMPANY	D		182.649
30	VANGUARD TOTAL INTERNATIONAL STOCK INDEX FUND	D		3.542.090
278	VANGUARD TOTAL WORLD STOCK INDEX FUND	D		156.225
152	VERDIPAPIRFONDET KLP AKSJEGLOBAL SMALL CAP FLERFAKTOR	D		65.032
151	VERDIPAPIRFONDET KLP AKSJEGLOBAL SMALL CAP INDEKS	D		53.102
337	VIF ICVC VANGUARD FTSE GLOBAL ALL CAP INDEX FUND	D		26.461
281	WASHINGTON STATE INVESTMENT BOARD	D		404.951
149	WHEELS COMMON INVESTMENT FUND.	D		35
38	WHOLESALE SRI INTERNATIONAL CORE EQUITIES	D		4.992
89	WISDOMTREE DYN CUR H INTL SC EQ FD 1001803	D		372.722
88	WISDOMTREE DYN CUR HDGE INTL EQ FD 1001802	D		40.698
90	WISDOMTREE EURPOE HEDGED SC EQ FD 1001805	D		80.043
91	WISDOMTREE INTL EQUITY FUND 1001810	D		40.875
92	WISDOMTREE INTL HIGH DIV FUND 1001812	D		83.637
93	WISDOMTREE INTL SMALLCAP DIV FD 1001817	D		886.464
255	XTRACKERS	D		369.159
320	XTRACKERS (IE) PUBLIC LIMITED COMPANY	D		403
118	XTRACKERS MSCI EUROZONE HEDGED EQUITY ETF	D		2.474
Totale azioni				150.658.474
				27,809882%

Legenda:

D: Delegante

Buzzi

Cass. delle Marche

**Elenco Intervenuti
(Tutti ordinati alfabeticamente)**
Assemblea Ordinaria

430/86

Badge	Titolare		Ordinaria
	Tipo Rap.	Delegati / Rappresentati legalmente	
1		COMPUTERSHARESPA IN QUALITA' DI RAPPRESENTANTE DESIGNATO NELLA PERSONA DI SONIA RAIMONDO	0
3	D	GAGLIARDI GIACOMO	
2	D	INARCASSA - CASSA NAZIONALE DI PREVIDENZA ED ASSISTENZA PER	207
1	D	MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE	10.202.000
			288.619.595
			298.821.802
			55,159188%
		Totali azioni in proprio	0
		Totali azioni in delega	449.480.276
		Totali azioni in rappresentanza legale	0
		TOTALE AZIONI	449.480.276
		Totali azionisti in proprio	82.969070%
		Totali azionisti in delega	357
		Totali azionisti in rappresentanza legale	0
		TOTALE AZIONISTI	357
		TOTALE PERSONE INTERVENUTE	1

Alessandro Bruni

Juvico
Autum

Legenda:

D: Delegante



Allegato C
Rog 262

ENAV S.p.A.

ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 28 MAGGIO 2025
IN UNICA CONVOCAZIONE

430185

Relazioni del Consiglio di Amministrazione sulle proposte concernenti le materie poste all'ordine del giorno dell'Assemblea

Punto 1 «Approvazione del bilancio di esercizio di ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2024, corredata dalle Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di Revisione. Presentazione della Relazione Annuale Integrata che include il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 e la Rendicontazione consolidata di Sostenibilità»

Signori Azionisti,

In data 31 marzo 2025 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il progetto di bilancio di esercizio di ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2024, che chiude con un utile di esercizio di € 118.190.918, e il bilancio consolidato del Gruppo ENAV che chiude con un utile di € 125.714.776, nel formato elettronico unico di comunicazione – c.d. formato ESEF - previsto dal Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea del 17 dicembre 2018 ed in conformità alle relative disposizioni.

I predetti documenti sono illustrati nel fascicolo "Relazione Annuale Integrata 2024" che include anche la Rendicontazione consolidata di Sostenibilità ai sensi del D. Lgs. n. 125/2024 depositato presso la sede della Società nonché pubblicato sul meccanismo di stoccaggio autorizzato "1Info" all'indirizzo www.1info.it e sul sito internet della Società.

Sottoponiamo pertanto alla Vostra approvazione la seguente proposta:

"Signori Azionisti,

preso atto delle Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di Revisione, siete invitati ad approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024 di ENAV S.p.A., che chiude con un utile di € 118.190.918, ed a prendere atto altresì dei risultati del bilancio consolidato del Gruppo ENAV parimenti riferito al 31 dicembre 2024, che si è chiuso con un utile consolidato di € 125.714.776".

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Avv. Alessandra Bruni

Alessandra Bruni

Alessandra Bruni

Giovanni Castellini

ENAV S.p.A.
ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 28 MAGGIO 2025
IN UNICA CONVOCAZIONE

430/86

Relazioni del Consiglio di Amministrazione sulle proposte concernenti le materie poste all'ordine del giorno dell'Assemblea

Punto 2 «Destinazione dell'utile di esercizio»

Signori Azionisti,

siete chiamati, ai sensi dell'art. 2433, primo comma, del codice civile a discutere e deliberare sulla proposta di destinazione dell'utile relativo all'esercizio 2024, approvata dal Consiglio di Amministrazione di ENAV in data 31 marzo 2025.

In pari data il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha anche approvato il nuovo piano industriale per il periodo 2025 - 2029 e deliberato una nuova *Dividend Policy* per gli esercizi dal 2024 al 2029 basata sul flusso di cassa e su una curva esplicita di Dividend Per Share (DPS) che valorizza la sostenibilità dell'impegno economico nel medio-lungo termine, prevedendo la crescita del dividendo di un centesimo all'anno, partendo da 0,27 per il 2024 e arrivando a 0,32 nel 2029.

Alla luce di quanto precede, il Consiglio di Amministrazione ha proposto la distribuzione di un dividendo di 0,27 euro per azione (al netto delle azioni proprie in portafoglio) per un importo complessivo pari a euro 146.168.000,00. Tenuto conto dell'utile netto civilistico come risultante dal bilancio di esercizio di ENAV S.p.A. per l'anno 2024, che chiude con un utile di euro 118.190.918,14 da destinare per il 5% a riserva legale come previsto dall'art. 2430 comma 1 del codice civile, si prevede di destinare alla distribuzione a favore degli Azionisti, una parte delle riserve disponibili.

Tutto ciò premesso, sottponiamo alla Vostra approvazione la seguente delibera.

Signori Azionisti,

avuto riguardo a quanto precede, il Consiglio di Amministrazione della Vostra Società Vi invita ad approvare la seguente delibera di destinazione dell'utile di esercizio di ENAV S.p.A. pari a € 118.190.918,14 come segue:





430/84

- destinare l'utile di esercizio per il 5% pari a € 5.909.545,91, a riserva legale come indicato dall'art. 2430, comma 1, del Codice civile, per € 112.280.000,00 a titolo di dividendo a favore degli Azionisti e per € 1.372,23 da riportare a nuovo nella riserva disponibile per utili portati a nuovo;
- prelevare dalla riserva disponibile Utili portati a nuovo un importo pari a € 26.440.000,00 e dalla riserva di capitale disponibile un importo di € 7.448.000,00 al fine di distribuire, unitamente alla destinazione a dividendo del risultato d'esercizio, un dividendo complessivo pari a € 146.168.000,00 corrispondenti ad un dividendo di € 0,27 per ogni azione che risulterà in circolazione alla data di stacco della cedola, escluse le azioni proprie in portafoglio alla record date;
- porre in pagamento l'indicato dividendo dell'esercizio di € 0,27 per azione il 25 giugno 2025 con data stacco cedola coincidente con il 23 giugno 2025 e record date coincidente con il 24 giugno 2025.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Avv. Alessandra Bruni

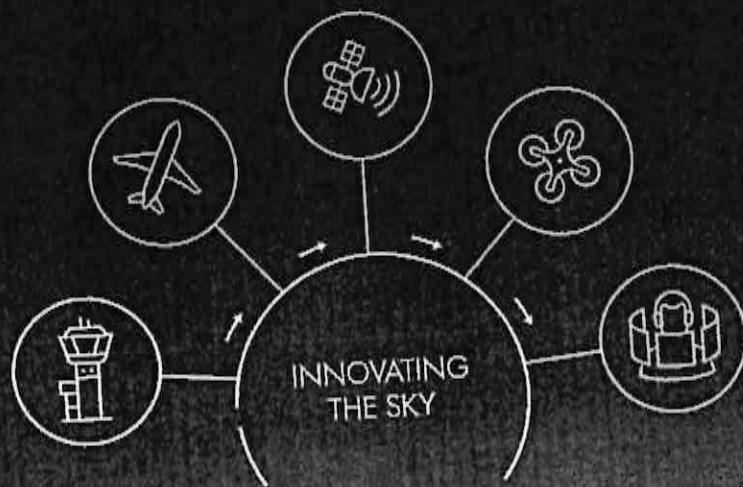
Alessandra Bruni

Alessandra Bruni

Felicio
Cantù



RELAZIONE ANNUALE INTEGRATA 2024



130/28

Allegato E'
Bog 267



Gianni Cicali

Bonai

))

430/39

**RELAZIONE ANNUALE
INTEGRATA
2024**

(2)

Bruni



MISSION E VISION

"Lo spazio aereo rappresenta un'infrastruttura strategica per il nostro Paese e noi di ENAV ci impegniamo a renderlo una risorsa che assicuri mobilità sostenibile e sviluppo economico con l'integrazione di nuovi servizi. Lavoriamo per un futuro sostenibile del trasporto aereo grazie ai continui investimenti sull'innovazione e sulle nostre persone."

Garantiamo sicurezza e puntualità ai milioni di passeggeri che volano nei cieli italiani contribuendo alla crescita del trasporto aereo nazionale ed europeo con efficienza e innovazione.

Sui pilastri della *safety* costruiamo una strategia sempre più *customer oriented* che modernizzi i sistemi e che, grazie alle nostre professionalità, crei valori e raffiguri ancor di più la presenza di ENAV nel contesto internazionale."

"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."



430/90



Giulio C. Caviglia

Bruni

Lettera agli Stakeholder

430/9d

Cari Stakeholder,

è con piacere che vi presentiamo la nostra prima Relazione Annuale Integrata che include nella relazione sulla gestione gli aspetti ambientali, sociali e di governo in coerenza con l'applicazione della Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) e che riflette il nostro impegno a considerare le performance finanziarie e di sostenibilità come parte di un unico quadro strategico.

L'esercizio 2024 si configura come un anno che certamente lascerà un segno positivo nella storia del Gruppo ENAV e che diverrà probabilmente il nuovo punto di riferimento per le future valutazioni ed i futuri confronti sull'andamento della gestione. Abbiamo infatti raggiunto i migliori risultati mai ottenuti in termini di Fatturato, EBITDA e Risultato netto, mantenendo gli elevati standard di Safety e qualità del servizio fornito alle compagnie aeree che volano sopra i nostri cieli.

Il 2024 ha visto infatti un importante incremento del traffico aereo che ha registrato un aumento del +10,5% in termini di unità di servizio di rotta, portando l'Italia ad attestarsi quale best performer tra i 5 big europei.

L'incremento del traffico aereo, unitamente al maggior impulso delle attività sul mercato non regolamentato, ha positivamente contribuito ai risultati della gestione. L'anno 2024 infatti, come sopra detto, si colloca come un anno record per quanto concerne il valore complessivo dei ricavi che superano il miliardo di euro, nonché per quanto attiene il valore del risultato operativo, con un EBITDA a livello di Gruppo pari a 310,9 milioni di euro, in crescita del +3,6%.

Consapevoli della nostra missione, non ci siamo limitati ad offrire ai nostri clienti un servizio efficiente ma anche sempre più orientato a supportare le compagnie aeree nell'abbattimento delle loro emissioni. L'implementazione del sistema Arrival Manager verso altri aeroporti e l'abbassamento a 6.500 metri della quota del Free Route, in anticipo di quasi due anni rispetto alle disposizioni del regolamento europeo, ci hanno consentito infatti di superare la soglia di 1,3 milioni di tonnellate di CO₂ risparmiate dal 2017 ad oggi.

Parallelamente, abbiamo consolidato il nostro status di azienda *carbon neutral*, grazie alla riduzione delle emissioni Scope 1 e 2 di oltre l'87% e al continuo investimento in energie rinnovabili e mobilità sostenibile. La nostra strategia di decarbonizzazione, già validata da Science Based Target initiative, ci ha consentito di entrare per la prima volta nella "A list" del rating ESG di CDP (ex Carbon Disclosure Project).

L'anno in corso ha visto anche importanti novità per quanto concerne il mercato regolamentato di ENAV in quanto, attraverso la Decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 della Commissione europea il regolatore comunitario ha stabilito i target di efficienza economica e capacità operativa a livello dell'Unione per il periodo di riferimento 2025-2029 (RP4), ai quali i fornitori dei servizi della navigazione aerea devono attenersi. ENAV in negoziati e fissati i principali elementi di prestazione operativi ed economici della società per i prossimi 5 anni. Piano che all'inizio del 2025 è stato dichiarato dall'organo tecnico che supporta la Commissione europea nelle valutazioni dei piani (PRB) conforme ai target prestazionali richiesti.

Questo ci ha consentito di sviluppare il nuovo Piano Industriale e il nuovo Piano di sostenibilità che definiscono, in modo sempre più chiaro e armonico, come le strategie di business del Gruppo ENAV guardino contestualmente allo sviluppo del mercato e alla responsabilità sociale dell'azienda, con l'ambizione di crescere ancora non solo nel mercato regolato ma anche nel cosiddetto "mercato terzo" e nella leadership raggiunta dall'azienda nello sviluppo sostenibile del settore dei trasporti e non solo, a livello nazionale ed internazionale.

Il nostro Piano Industriale si articola intorno a quattro linee guida principali: *i)* la piena continuità delle iniziative strategiche sul mercato regolato, *ii)* una forte spinta sul mercato non regolato, *iii)* un'evoluzione del modello di funzionamento del Gruppo in tutte le sue componenti e, non da ultimo, *iv)* la definizione di nuove logiche di governo del piano industriale a garanzia di una corretta e concreta *execution*. Le iniziative in cui si declina il Piano Industriale, si collegano in maniera diretta ai Pilastri del nuovo Piano di Sostenibilità (Climate Change, DEI, Sustainable Supply chain, Sustainability Culture, Innovation), che è parte integrante dello stesso e trova le sue radici più profonde proprio nello storico ruolo sociale della Capogruppo a supporto del trasporto aereo,

43042

garantendo viaggi sicuri ed efficienti per milioni di persone e contribuendo alla connessione tra luoghi, culture ed economie.

Siamo entusiasti di intraprendere questo percorso insieme ai nostri stakeholder interni ed esterni, consapevoli che la fiducia e il supporto dei nostri partner siano essenziali per il successo del nostro Gruppo.

La Presidente

Alessandra Bruni

Alessandra Bruni

L'Amministratore Delegato

Pasqualino Monti

F.to



Bruni

450/93

Introduzione nuova Relazione Annuale Integrata

Il Gruppo ENAV presenta la Relazione Finanziaria annuale nella forma di Relazione Annuale Integrata, in conformità alle prescrizioni normative introdotte dalla Direttiva n. 2022/2464/UE del Parlamento Europeo (*Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD*), recepita nell'ordinamento nazionale con il D. Lgs n. 125 del 6 settembre 2024 in materia di rendicontazione societaria di sostenibilità.

La CSRD introduce, infatti, importanti novità rispetto alla precedente disciplina in materia di rendicontazione non finanziaria, tra cui "l'inclusione obbligatoria della rendicontazione di sostenibilità nella relazione sulla gestione" superando l'opzione della collocazione in un documento separato prevista dalla precedente normativa. A tal fine la Relazione Annuale Integrata si compone dei seguenti documenti: Relazione sulla Gestione, che include al paragrafo 5 la Rendicontazione consolidata di Sostenibilità, Bilancio Consolidato e Bilancio di Esercizio di ENAV S.p.A.

La Relazione Annuale Integrata è stata predisposta prendendo in considerazione i seguenti riferimenti:

- i principi contabili internazionali IFRS (International Financial Reporting Standards)
- il D. Lgs 24 febbraio 1998 n. 58 Testo Unico della Finanza (TUF)
- il D. Lgs 125/2024 che ha dato attuazione alla Direttiva UE 2022/2464 che comprende i principi europei di rendicontazione di sostenibilità ESRS (European Sustainability Reporting Standard)
- il Regolamento UE Tassonomia 2020/852 con le specifiche adottate a norma dell'art. 8
- le raccomandazioni ESMA (European Securities and Markets Authority).

Per quanto attiene a quanto disposto dall'art. 4 del D. Lgs. 125/2024, come consentito dalla normativa, la Rendicontazione di Sostenibilità è stata predisposta esclusivamente a livello di Gruppo e inserita in un apposito paragrafo della presente Relazione sulla gestione.

Al fine di evitare duplicazioni informative, alcuni temi riferiti all'ambiente ed al personale richiesti dall'art. 2428 del codice civile sono stati forniti nell'ambito della Rendicontazione consolidata di Sostenibilità.

La Relazione Annuale Integrata è inoltre redatta nel formato elettronico di comunicazione di cui al Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea (Regolamento ESEF – European Single Electronic Format) relativamente al Bilancio Consolidato data la non attuale obbligatorietà relativamente alla Rendicontazione consolidata di Sostenibilità per l'anno 2024.

La Relazione Annuale Integrata consente di fornire agli stakeholder una rendicontazione completa e trasparente delle attività del Gruppo, dei risultati conseguiti e degli impatti sociali ed ambientali.

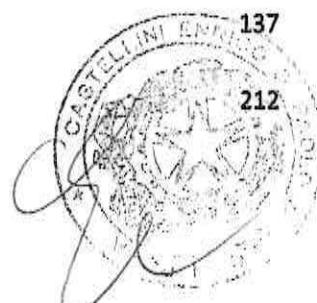
430/46

Indice

SEZIONE 1 - RELAZIONE SULLA GESTIONE E RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ	8
1. OVERVIEW	9
1.1. Highlights 2024	9
1.2. Organi Sociali	12
1.3. La storia del Gruppo	14
1.4. Modello Organizzativo	15
1.5. Andamento del titolo e azionariato	16
1.6. Assetto societario	19
2. MODELLO DI BUSINESS E STRATEGIA	21
2.1. La strategia del Gruppo	21
2.2. L'Attività del Gruppo	22
2.2.1 Attività core business	22
2.2.2. Attività non core	26
2.3. Investimenti e PNRR	27
3. GESTIONE DEI RISCHI E DELLE OPPORTUNITÀ	29
4. ANDAMENTO OPERATIVO E ECONOMICO PATRIMONIALE	35
4.1 Scenario di riferimento e risultato della gestione	35
4.2 Andamento del mercato e del traffico aereo	36
4.3 Risultati economici, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV	42
4.4 Risultati economici, patrimoniali e finanziari di ENAV S.p.A.	50
4.5 Informazioni riguardanti le principali società del Gruppo ENAV	56
5. RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ	59
6. ALTRE INFORMAZIONI	131
7. PROSPETTO DI RACCORDO TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO DI ENAV S.p.A. E I CORRISPONDENTI DATI CONSOLIDATI	134
8. EVENTI DI RILIEVO SUCCESSIVI AL 31 DICEMBRE 2024	134
9. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	134
10. PROPOSTA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI	135

SEZIONE 2 - BILANCIO CONSOLIDATO E NOTE ILLUSTRATIVE

SEZIONE 3 - BILANCIO DI ESERCIZIO E NOTE ILLUSTRATIVE



Bzill

430 /95

RELAZIONE SULLA GESTIONE

e

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITA'

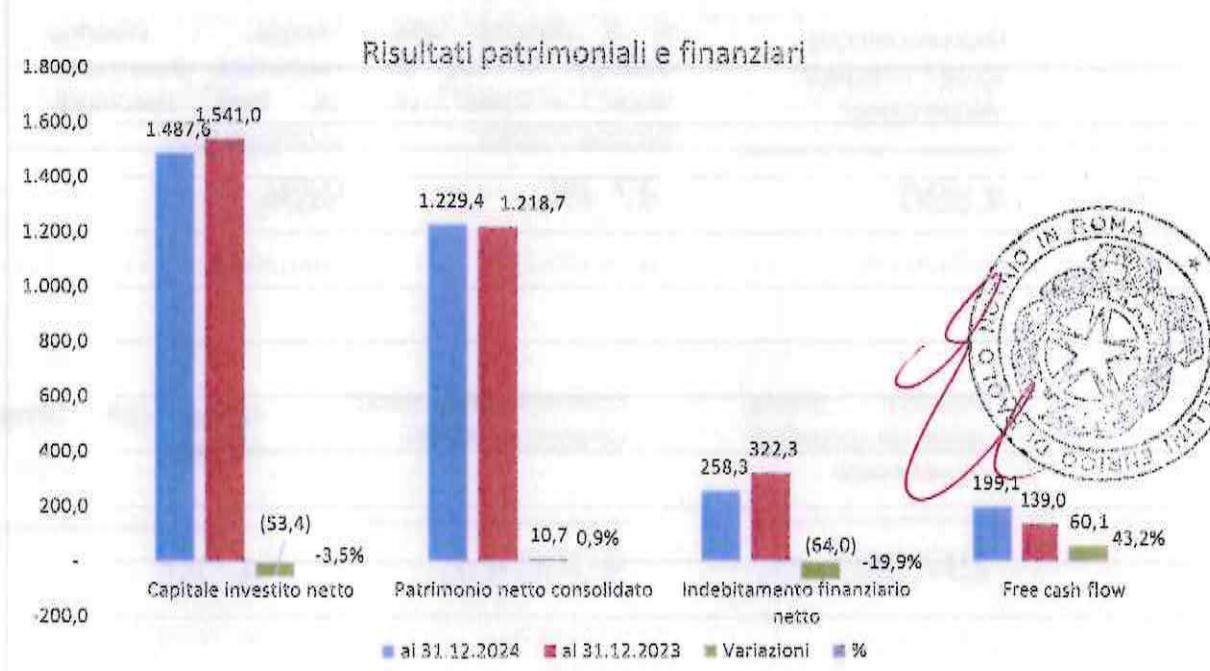
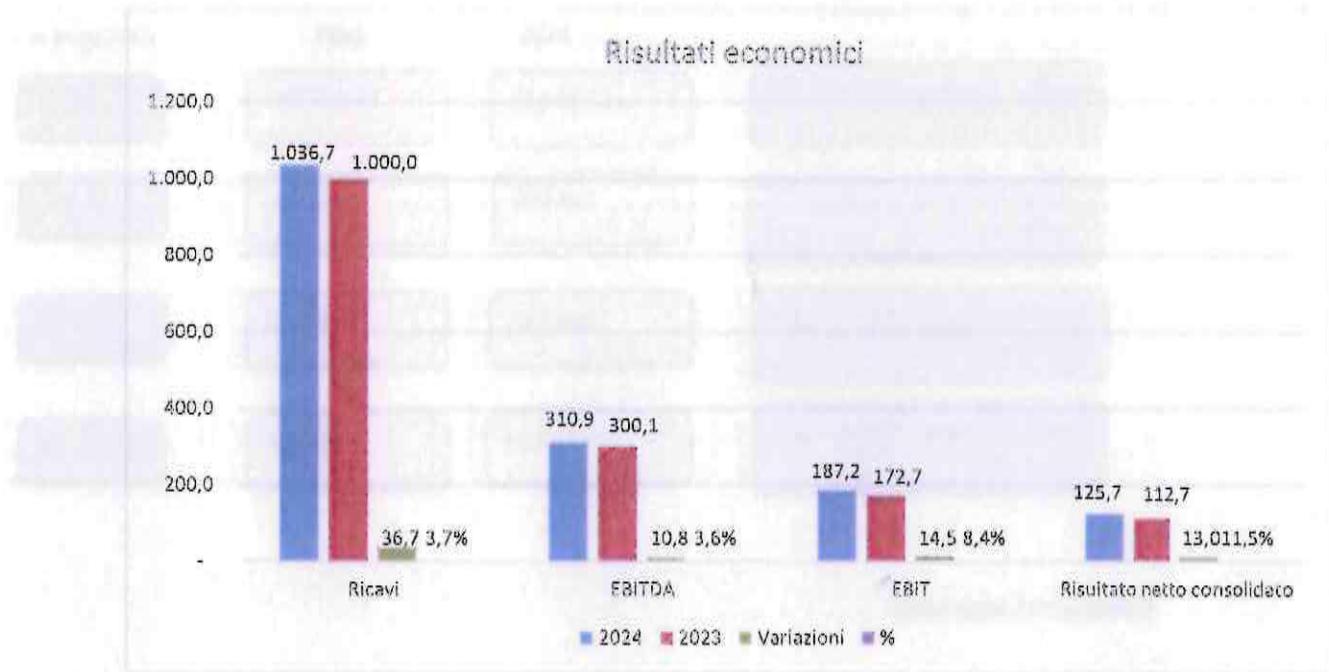
Bruno

430/96

1. OVERVIEW

1.1. Highlights 2024

I principali dati economici, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV si intendono in milioni di euro.



Bianchi

Franco
Caruso

430 (97)

Risultati Operations

	2024	2023	Variazioni %
Unità di servizio di Rotta	11.732.611	10.618.354	10,5%
Unità di servizio 1° fascia di Terminale	248.666	205.768	20,8%
Unità di servizio 2° fascia di Terminale	365.843	340.548	7,4%
Unità di servizio 3° fascia di Terminale	483.123	453.782	6,5%

Indicatori di sostenibilità

Environment

Emissioni di t CO ₂ Scope 1 e Scope 2 Market Based	% di riduzione nelle emissioni di CO ₂ di Scope 1 e Scope 2 vs Baseline FY 2019	Energia Elettrica consumata proveniente da fonti rinnovabili certificate (GO)
4.890	-87,4%	96%
5.155 (2023)	-86,7% (2023)	95% (2023)

Emissioni evitate grazie alla procedura «Free Route»	Emissioni evitate grazie al sistema «AMAN»	Rating CDP Climate Change
297.000 tCO₂	9.700 tCO₂	A List
229.100 tCO ₂ (2023)	1.153 tCO ₂ (2023)	A- (2023)

430/98

Social

Dipendenti in organico a fine esercizio	Ore di formazione erogate	Nuovi assunti di cui <i>under 30</i>
4.376	164.863	507 di cui <i>under 30</i> 361
4.254 (2023)	236.243 (2023)	419 di cui <i>under 30</i> 322 (2023)

Parità di genere

CERTIFICAZIONE UNI
PdR 125:2022

Governance

% di remunerazione a breve termine connessa ad obiettivi ESG	% di remunerazione a lungo termine connessa ad obiettivi ESG
15% 15% (2023)	10% 10% (2023)



Bruni

Giulio
Bruni

630 / 99

1.2. Organi Sociali

L'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 28 aprile 2023 ha nominato il Consiglio di Amministrazione che rimane in carica per tre esercizi, fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2025.
Il Consiglio di Amministrazione di ENAV tenutosi il 18 giugno 2024 ha deliberato una rimodulazione dei Comitati endoconsiliari con la sostituzione del Comitato Remunerazioni e Nomine con due Comitati quali: Comitato Nomine e Governance e Comitato Remunerazioni ed ha esteso il numero dei componenti del Comitato Sostenibilità da tre a quattro mentre il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate non ha subito variazioni.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (Triennio 2023-2025)

CARICA

	NOME
Presidente	Alessandra Bruni
Amministratore Delegato	Pasqualino Monti
Consigliere	Carla Alessi
Consigliere	Stefano Arcifa
Consigliere	Rozemaria Bala
Consigliere	Franca Brusco
Consigliere	Carlo Paris
Consigliere	Antonio Santi
Consigliere	Giorgio Toschi

COMITATO CONTROLLO E RISCHI E PARTI CORRELATE

CARICA

	NOME
Presidente	Antonio Santi
Componente	Stefano Arcifa
Componente	Franca Brusco

COMITATO NOMINE E GOVERNANCE

CARICA

	NOME
Presidente	Giorgio Toschi
Componente	Stefano Arcifa
Componente	Carlo Paris

BZurri

630/100

COMITATO REMUNERAZIONI

CARICA	NOME
Presidente	Franca Brusco
Componente	Rozemaria Bala
Componente	Giorgio Toschi

COMITATO SOSTENIBILITA'

CARICA	NOME
Presidente	Carlo Paris
Componente	Rozemaria Bala
Componente	Alessandra Bruni
Componente	Antonio Santi

COLLEGIO SINDACALE

(Triennio 2022-2024)

CARICA	NOME
Presidente	Dario Righetti
Sindaco effettivo	Giuseppe Mongiello
Sindaco effettivo	Valeria Maria Scuteri
Sindaco supplente	Roberto Cassader
Sindaco supplente	Flavia Daunia Minutillo

ORGANISMO DI VIGILANZA

(Triennio 2022-2024)

CARICA	NOME
Presidente	Maurizio Bortolotto
Componente	Domenico Gullo
Componente	Marina Scandurra

SOCIETA' DI REVISIONE

EY S.p.A. nominata dall'Assemblea del 29 aprile 2016 per gli esercizi 2016-2024

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

Tammaro Maiello

Si rimanda al paragrafo 5 Rendicontazione consolidata di Sostenibilità per le informazioni in materia di corporate governance e sostenibilità.



Bruno

Giulio
Castor

6/0/2017

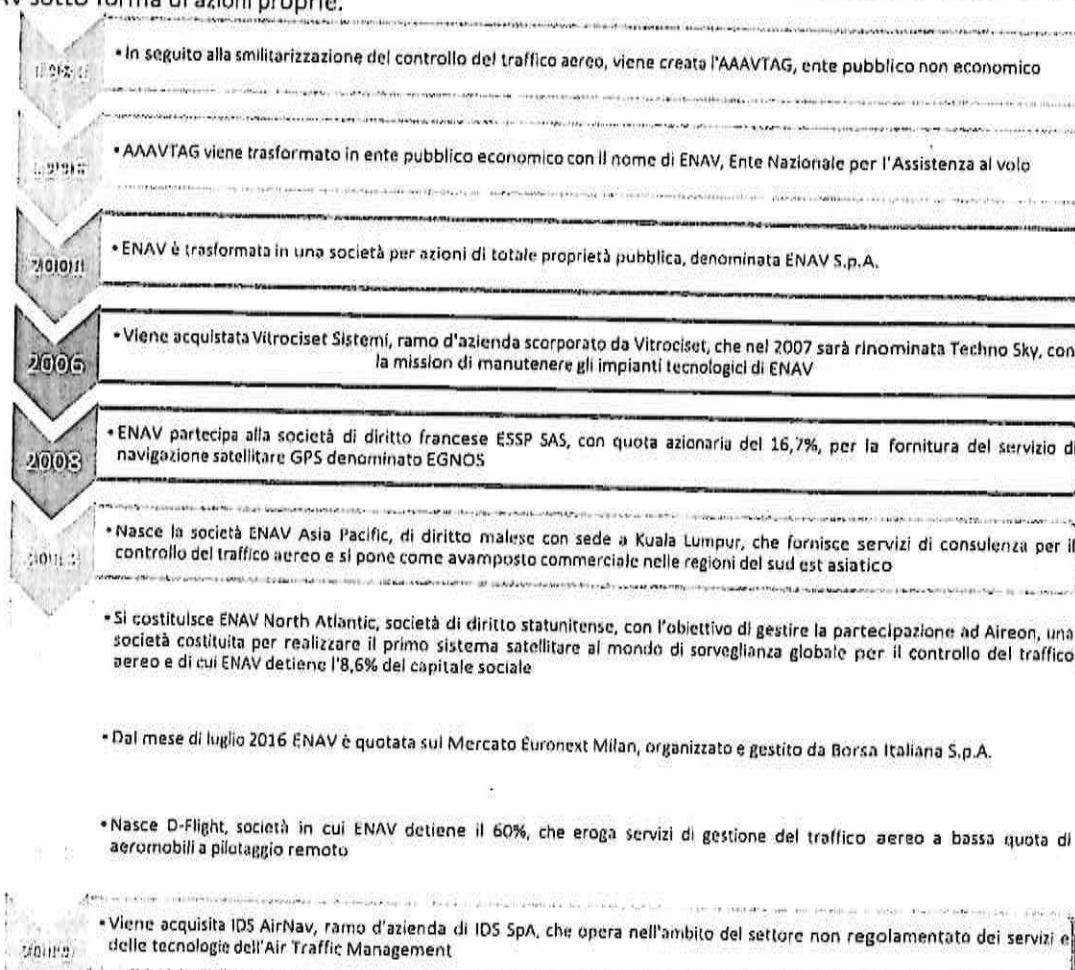
1.3. La storia del Gruppo ENAV

ENAV S.p.A. è una società per azioni italiana che opera in un mercato regolato a livello europeo come fornitore in esclusiva dei servizi di gestione e controllo dello spazio aereo civile di competenza italiana, sotto la vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e del regolatore nazionale ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile).

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

Nel dicembre 1995, con la Legge n. 575 del 20 dicembre 1995, l'Italia ha ratificato la "Convenzione Internazionale Eurocontrol, relativa alla Cooperazione per la Sicurezza dello Spazio Aereo" aderendo alla *European Organization for the Safety of Air Navigation* (Eurocontrol), un'organizzazione intergovernativa che comprende, tra gli altri, anche gli Stati Membri dell'Unione europea.

Dal 26 luglio 2016 le azioni di ENAV sono quotate sul Mercato Euronext Milan organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. e al 31 dicembre 2024 il capitale della capogruppo risulta detenuto per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per il 46,57% da azionariato istituzionale ed individuale e per lo 0,07% dalla stessa ENAV sotto forma di azioni proprie.



Bau

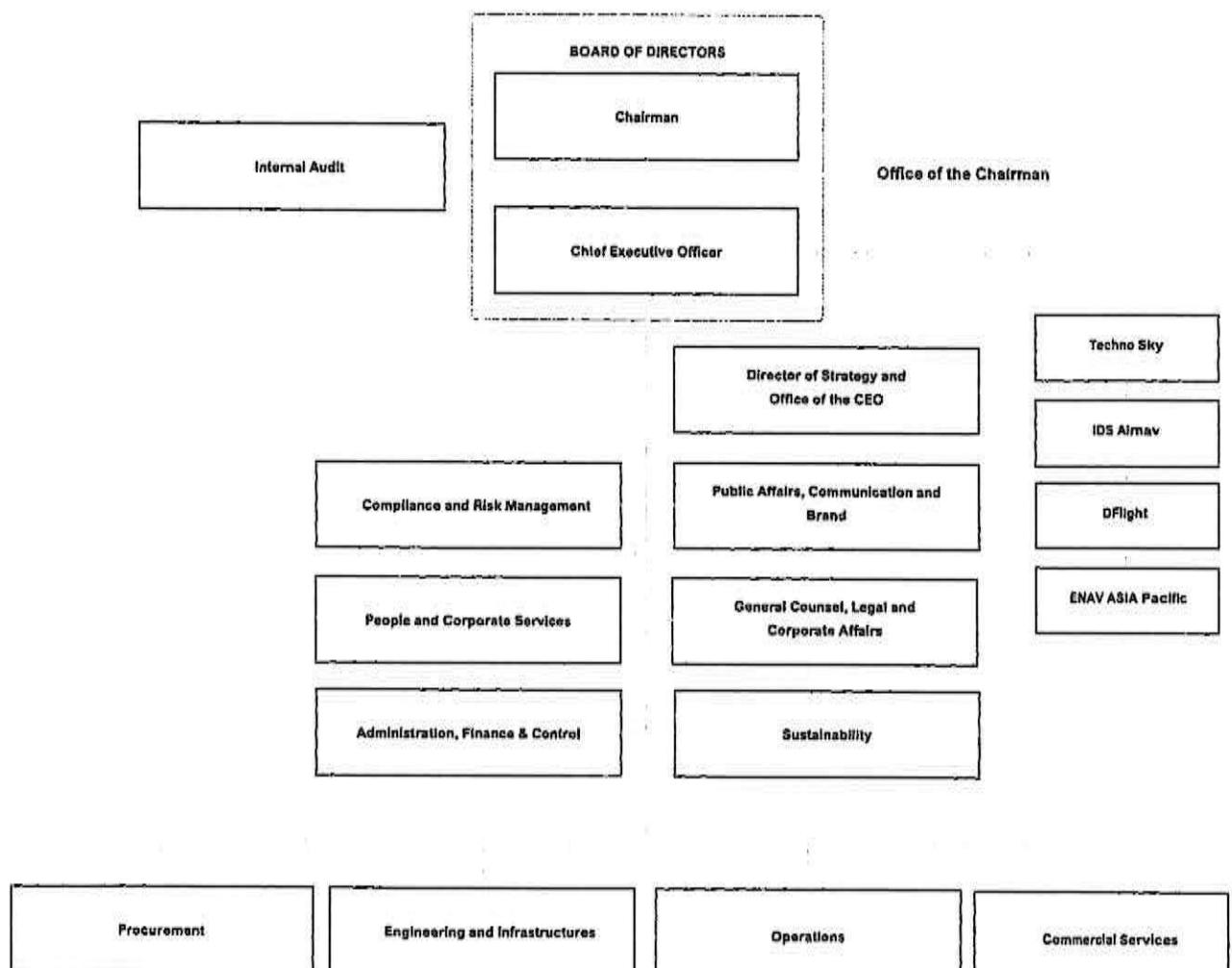
430/102

1.4. Il Modello Organizzativo

Nel corso del 2024 la macrostruttura di ENAV non è stata oggetto di interventi significativi, avendo concentrato il focus sul consolidamento del modello organizzativo adottato nel 2023.

Allo stesso modo è rimasto invariato il modello organizzativo di Gruppo, con il mantenimento del modello di centralizzazione dei servizi di staff sulla Capogruppo, che consente alle società controllate di focalizzarsi sul proprio core business.

Di seguito si rappresenta la macrostruttura di ENAV S.p.A. in vigore al 31 dicembre 2024.



Le attività del 2024 si sono sviluppate su due direttive principali:

- rafforzamento delle professionalità dell'area Operations attraverso l'avvio di processi di qualificazione professionale di risorse interne e la pianificazione di processi di selezione;
- interventi organizzativi, quali mobilità interne e gestione mirata del turnover nelle aree corporate, al fine di migliorare il set di competenze esistenti a sostegno di tutte le attività del Gruppo.

In questo contesto sono stati attuati i seguenti principali interventi organizzativi nel corso del 2024:

- *Internal Audit*: razionalizzazione dell'assetto organizzativo mediante focalizzazione su due ambiti distinti: attività di audit, differenziate per aree di competenza (Operations, Corporate e Subsidiaries) e attività di pianificazione, reportistica e monitoraggio degli audit effettuati.
- *Operations*: realizzazione di interventi mirati volti a valorizzare i centri di competenza e le figure chiave, nonché focalizzare e razionalizzare le strutture di staff.

430/103

- *Legal and Corporate Affairs*: ampliamento del perimetro delle responsabilità in capo alla struttura con riferimento alla gestione del Modello D. Lgs. 231/01 ed alle attività di segreteria degli Organismi di Vigilanza.
- *Commercial Services*: ricollocazione in IDS Airnav delle attività di sviluppo commerciale del mercato non regolato, con l'ottica di focalizzare la Capogruppo sulle attività *core* di gestione del mercato regolato, lasciando in capo a quest'ultima un presidio organizzativo esclusivamente concentrato sulla definizione delle strategie di sviluppo del mercato terzo.
- *Engineering and Infrastructure*: accorpamento in capo alla struttura Infrastructure and Building Management della gestione e manutenzione di tutte le opere civili e relativi impianti, inclusi i building direzionali, nell'ottica di valorizzare competenze e sinergie.
- *People and Corporate Services*: riorganizzazione dell'intera struttura con l'obiettivo di aumentare il presidio diretto su ambiti ad elevato impatto per il Gruppo (Operations e relazioni sindacali, pianificazione e controllo costo del lavoro, sviluppo, etc.), valorizzare risorse di potenziale e allargare il perimetro di figure «chiave» per competenze e managerialità, implementare un presidio HR dedicato al polo tecnologico e al mercato non regolato, in coerenza con gli indirizzi strategici del Gruppo.
- *Procurement*: ridefinizione del perimetro delle responsabilità della struttura, con focalizzazione sugli approvvigionamenti destinati al mercato regolamentato, e razionalizzazione dell'assetto organizzativo attraverso la centralizzazione in una struttura di staff dedicata delle attività di governance e di definizione delle metodologie e l'identificazione di due "cluster" distinti dedicati alla esecuzione delle procedure di affidamento: i) General Goods and Services, IT and Subsidiaries, ii) Technology, Infrastructures and Maintenance Procurement.

1.5. L'andamento del titolo e azionariato

ENAV, società quotata dal 26 luglio del 2016 sul Mercato Euronext Milan gestito da Borsa Italiana S.p.A., è attualmente l'unico Air National Service Provider (ANSP) a essere quotato sul mercato azionario. Dalla data di quotazione il titolo ENAV ha registrato un incremento del 23,6%, con una capitalizzazione di mercato al 31 dicembre 2024 pari a circa 2,21 miliardi di euro.

Nel corso dell'esercizio 2024, il titolo ha mostrato un significativo apprezzamento, pari a circa il 19%, con un'apertura ad inizio anno a euro 3,41 per azione ed una chiusura a fine anno ad euro 4,08 per azione. In merito al volume di azioni scambiate nell'anno, la media giornaliera si è attestata a circa 540 mila azioni, in forte aumento rispetto alla media delle azioni scambiate nell'esercizio precedente (+41%). Nel 2024 l'indice FTSE MIB, il listino dei maggiori 40 titoli italiani per capitalizzazione di borsa, ha registrato un incremento del 12,6% e l'indice FTSE Mid Cap, di cui ENAV fa parte, ha riportato un trend positivo con una crescita del 7,2%.

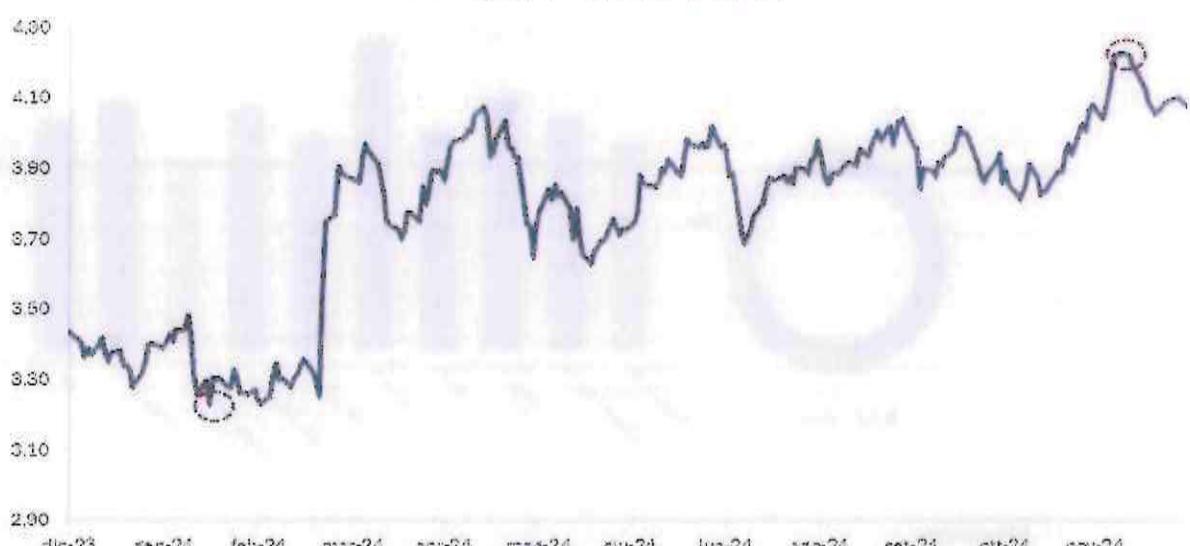
L'andamento del titolo ENAV nel corso dell'esercizio è largamente imputabile all'apprezzamento del titolo a valle dell'Investor Day tenuto in data 21 marzo 2024 in cui sono stati presentati al mercato finanziario i risultati di gruppo dell'esercizio 2023 e le iniziative di sviluppo nel mercato non regolamentato. L'andamento del titolo risente inoltre di altre variabili esogene che ne condizionano la performance, essenzialmente legate al complesso quadro macroeconomico ed all'andamento dei tassi di interesse.

Il prezzo più alto del titolo nel 2024 è stato registrato nella giornata del 9 dicembre, con un prezzo per azione di euro 4,23, mentre il prezzo minimo nella giornata del 13 febbraio, con un prezzo per azione di euro 3,23.

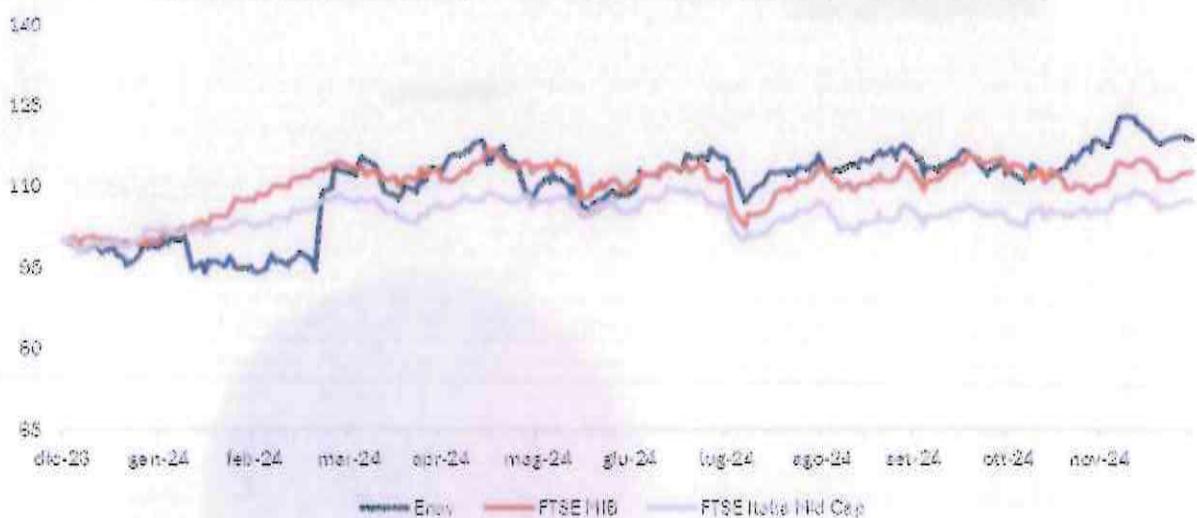
B - en

430/104

Andamento titolo ENAV



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



Il titolo ENAV al 31 dicembre 2024 è coperto da dieci analisti finanziari, appartenenti ai maggiori istituti di intermediazione italiani ed esteri, alcuni dei quali specializzati nel settore infrastrutturale. A fine 2024, otto dei suddetti analisti hanno espresso una valutazione "BUY" sul titolo ENAV e due una valutazione "HOLD".

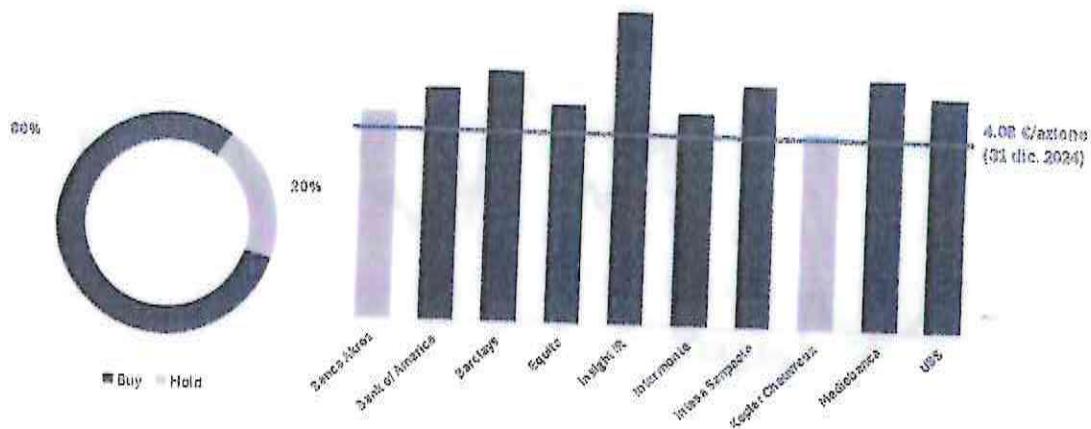


Bruni

Riccardo
Bruni

4.30 / 105

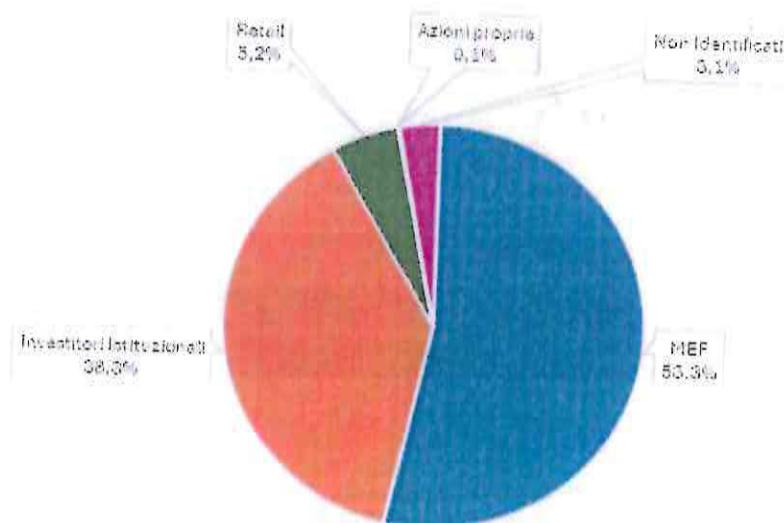
Copertura analisti



Azionariato

Al 31 dicembre 2024 il capitale sociale di ENAV risulta pari a 541.744.385 euro ed è rimasto invariato rispetto al 2023. Le azioni sono detenute per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per lo 0,07% dalla stessa ENAV sotto forma di azioni proprie e per il 46,65% dal mercato indistinto principalmente costituito da investitori istituzionali (per la maggior parte italiani, europei, inglesi, nord americani e australiani) affiancati da una componente retail.

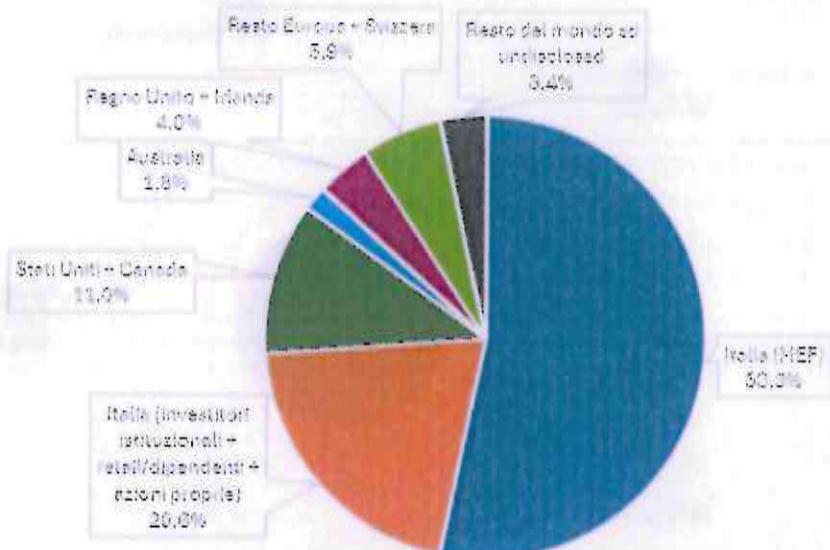
Azionariato



Bru...
a

430/106

Azionariato per area geografica



Azioni proprie

La Capogruppo detiene, al 31 dicembre 2024, complessivamente n. 380.940 azioni proprie pari allo 0,07% del capitale sociale per un controvalore complessivo di 1,6 milioni di euro.

Il numero delle azioni proprie detenute da ENAV deriva dagli acquisti effettuati in attuazione delle delibere dell'Assemblea degli Azionisti, di cui l'ultima del 3 giugno 2022, effettuati per le seguenti finalità: i) dare attuazione alle politiche di remunerazione adottate da ENAV e nello specifico di adempiere agli obblighi derivanti da programmi di opzioni su azioni o altre assegnazioni di azioni ai dipendenti o ai membri degli organi di amministrazione della Società e/o di società direttamente o indirettamente controllate; ii) effettuare attività di sostegno della liquidità del mercato, in conformità con la prassi di mercato ammessa ai sensi dell'art. 180, comma 1 lettera c) del TUF. Negli anni sono state attribuite le azioni proprie ai beneficiari del primo Piano di Performance Share 2017-2019 e del primo ciclo di vesting del secondo Piano di Performance Share 2020-2022. Nel corso del 2024 sono state assegnate n. 252.664 azioni proprie ai beneficiari del secondo Piano di Performance Share 2020-2022 riferito al secondo ciclo di vesting 2021 – 2023 per un controvalore pari a circa 1,1 milioni di euro.

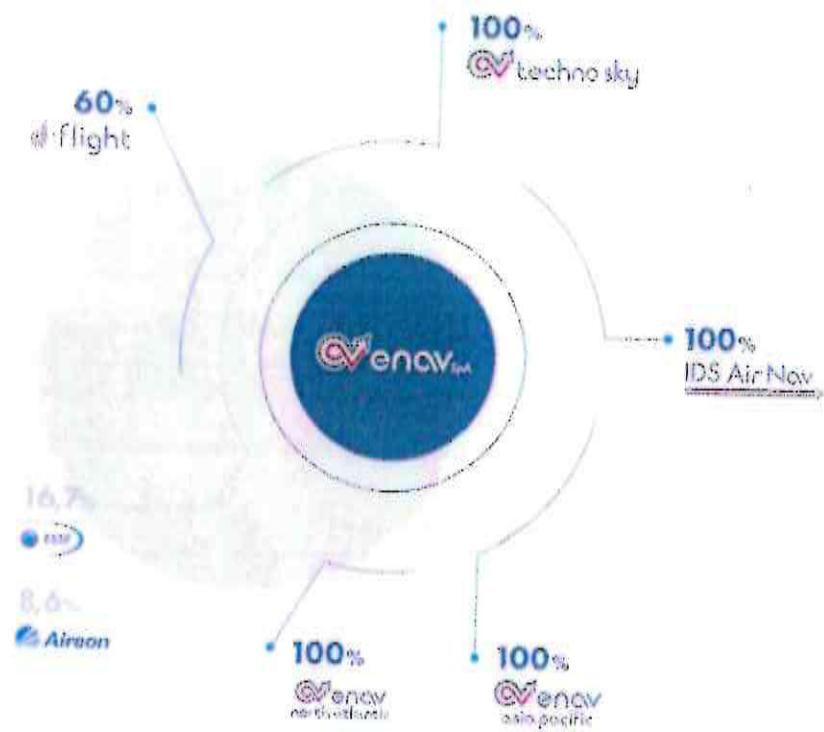
1.6. Assetto societario

Il Gruppo ENAV è composto da diverse società raggruppate in quattro distinti settori operativi, aperti per ambiti di attività, ovvero: i) Servizi di assistenza al volo, ii) Servizi di manutenzione, iii) Servizi di soluzioni software AIM (Aeronautical Information Management) e iv) Altri servizi.



Breni

Giulio
Cattaneo



Nel settore operativo dei *Servizi di assistenza al volo* rientra esclusivamente ENAV S.p.A. che eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza, assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo e il potenziamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. ENAV è il quinto player in Europa e un importante player su scala mondiale nel settore dei servizi *Air Traffic Control (ATC)*.

Nel settore operativo dei *Servizi di manutenzione* rientra Techno Sky S.r.l., partecipata al 100% da ENAV, che si occupa della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo nazionale, assicurandone la piena efficienza operativa e la completa disponibilità, senza soluzione di continuità.

Nel settore operativo dei *Servizi di soluzioni software AIM (Aeronautical Information Management)* rientra IDS AirNav S.r.l., partecipata al 100% da ENAV, che si occupa dello sviluppo e della vendita di soluzioni software per la gestione delle informazioni aeronautiche e del traffico aereo e dell'erogazione di servizi commerciali di varia natura. I relativi prodotti sono attualmente in uso presso diversi clienti in Italia, Europa e nei Paesi extraeuropei, con una presenza diffusa su scala globale.

Nel settore operativo residuale *Altri servizi* rientrano:

- ENAV Asia Pacific Sdn Bhd, società di diritto malese interamente partecipata da ENAV, che ha svolto attività di sviluppo commerciale e fornitura di servizi sul mercato non regolamentato, avuto particolare riguardo alle aree di interesse strategico del Sud-Est asiatico. Nel mese di dicembre 2024 è stata deliberata dal Consiglio di Amministrazione di ENAV la messa in liquidazione volontaria della società in quanto non ritenuta più strategica la presenza stabile in Malesia per lo sviluppo del business di Gruppo.
- ENAV North Atlantic LLC che attualmente detiene, per il tramite della Aireon Holdings LLC, una quota di partecipazione pari all'8,60% (*pre redemption*) nella Aireon LLC, che si attesterà a 10,35% post esercizio della clausola di *redemption*. Aireon ha realizzato e gestisce il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo, con l'obiettivo di garantire la sorveglianza estensiva di tutte le rotte a livello mondiale con riferimento prevalente alle aree polari, oceaniche e remote attualmente non coperte dal servizio di controllo del traffico aereo *radar-based*, e al fine di ottimizzare le rotte e conseguire sempre più elevati standard di sicurezza ed efficienza del volo.

430 feb 8

- D-Flight S.p.A., società partecipata al 60% da ENAV e per il 40% dapprima dalla compagine industriale formata da Leonardo S.p.A. e Telespazio S.p.A. attraverso la società appositamente costituita denominata UTM Systems & Services S.r.l. e con decorrenza 1° gennaio 2025 dalla sola Leonardo a seguito della fusione per incorporazione della UTM System & Services S.r.l. nella Leonardo come da atto di fusione del 12 dicembre 2024. La D-Flight ha per oggetto sociale lo sviluppo ed erogazione di servizi di gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria degli *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management* (UTM).

Per ulteriori informazioni, si rimanda al paragrafo 5 Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità nelle *Informazioni relative al modello di business, catena del valore e strategie*.

2. MODELLO DI BUSINESS E STRATEGIA

2.1. La strategia del Gruppo

In data 31 marzo 2025, il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato il nuovo Piano Industriale con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente il Gruppo ENAV, nei prossimi cinque anni, secondo dei principi che trovano la loro declinazione all'interno di quattro linee guida:

- la piena continuità delle iniziative strategiche sul mercato regolato, che continuerà a rappresentare il "core business" del Gruppo, con l'obiettivo di mantenere gli elevati standard di eccellenza ed efficienza già oggi riconosciuti a livello internazionale;
- una forte spinta sul mercato non regolato, con l'obiettivo di entrare in nuovi business e nuove geografie al fine di garantire la piena valorizzazione degli asset e delle competenze distintive del Gruppo;
- un'evoluzione del modello di funzionamento del Gruppo in tutte le sue componenti (dal capitale umano all'organizzazione, dalla digitalizzazione alla comunicazione) in linea con le peculiarità e le esigenze sia del mercato regolato che del mercato non regolato;
- la definizione di nuove logiche di governo del piano industriale a garanzia di una corretta e concreta *execution*, anche alla luce dell'esperienza maturata su alcune iniziative già avviate negli ultimi anni.

Sulla base delle suddette linee guida, l'impalcatura generale del Piano può essere sintetizzata in 4 Pilastri: il mercato regolato e il mercato non regolato (nettamente distinti tra loro), su cui si innestano trasversalmente il modello di funzionamento e il piano di *execution*.

Ognuno di questi pilastri presenta al suo interno un set di iniziative, circa 20, di cui metà in continuità con la precedente pianificazione e metà introdotte ex-novo. Nello specifico:

- sul mercato regolato, in linea con il principio di continuità di cui sopra, il Piano si pone l'obiettivo di portare a completamento il disegno strategico già avviato qualche anno fa, con particolare riferimento al progetto operativo di integrazione e sviluppo degli avvicinamenti, ACC e *remote tower*;
- sul mercato non regolato, invece, le direttive di crescita saranno 3:
 1. l'evoluzione dell'attuale portafoglio "core", valorizzando e ottimizzando l'attuale offerta delle società controllate e di ENAV stessa;
 2. la crescita a livello geografico;
 3. l'ingresso in due nuovi business che afferiscono al mondo dell'efficientamento energetico e alla filiera dei droni.

Queste iniziative si collegano in maniera diretta ai Pilastri del Piano di Sostenibilità, che è parte integrante del piano stesso e che, trova le sue radici più profonde proprio nello storico ruolo sociale della Capogruppo di garantire viaggi sicuri ed efficienti per milioni di persone contribuendo alla connessione tra luoghi, culture ed economie.

Un Piano altresì composto da quattro pilastri verticali:

- "*Become Leader in Climate & Nature*": riduzione emissioni e supporto agli *Airspace users* nel raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione;
- "*Culture & Social Centricity*": sviluppo di una cultura della sostenibilità verso dipendenti e collettività in cui il Gruppo ENAV opera;

- "Piloting the ESG Value Chain Transformation": supporto ai fornitori del Gruppo ENAV nel promuovere pratiche sostenibili lungo l'intera catena del valore;
 - "Diversity, Equity & Inclusion Acceleration (DE&I)": sviluppo cultura DE&I per ridurre le «barriere» e migliorare l'accessibilità di spazi/ servizi.
- A questi, si aggiunge un elemento trasversale: l'innovazione tecnologica, che rappresenta il motore della sostenibilità e della nostra capacità di evolverci, favorendo la decarbonizzazione e abilitando nuovi modelli di efficienza e sicurezza.

Per quanto riguarda infine il mercato regolato il nuovo Piano Industriale pone l'obiettivo di accelerare e portare a completamento le iniziative già previste nel precedente piano, garantendone un sostanziale avanzamento. Le iniziative "core" sono riferite a:

1. l'integrazione APP in ACC: sono già stati integrati 7 avvicinamenti negli Area Control Center (ACC) di Roma e di Milano, e per i prossimi anni si prevede l'integrazione degli ultimi 4 APP con completamento previsto entro il 2027;
2. il consolidamento ACC: la riorganizzazione dello spazio aereo da 4 a 2 ACC, garantirà un approccio più "flessibile" alla gestione del traffico;
3. la remotizzazione delle torri: dopo l'implementazione della "digitalizzazione locale" delle prime due torri, il piano prevede la remotizzazione di 16 torri entro il 2029, per traghettare la gestione completa tramite la remotizzazione delle torri nel 2030;
4. l'automazione meteo: è in corso la sperimentazione di software e di sensoristica per l'automazione delle osservazioni meteorologiche, con l'obiettivo di avviare l'*adoption* dei nuovi sistemi entro il 2028;
5. la piattaforma ATM – dopo aver già adottato la piattaforma Co-Flight e completato le prime release del sistema 4-Flight, è prevista l'adozione completa del nuovo sistema su Roma per il 2028 e su Milano per il 2030.

Queste iniziative permetteranno alla Capogruppo di avere un'infrastruttura tecnologica all'avanguardia, assicurando l'eccellenza operativa che la contraddistingue nella gestione del traffico aereo anche nel prossimo futuro.

Considerato il modello operativo adottato dal Gruppo ENAV e il ruolo essenziale ricoperto dalla Capogruppo ENAV nell'ambito della gestione del traffico aereo, le principali risorse utili alla creazione di valore riguardano le risorse immateriali come il capitale umano, intellettuale e tecnologico.

Per ulteriori informazioni, si rimanda al paragrafo 5 Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità nelle *Informazioni relative al modello di business, catena del valore e strategie*.

2.2. L'Attività del Gruppo

2.2.1 Attività core business

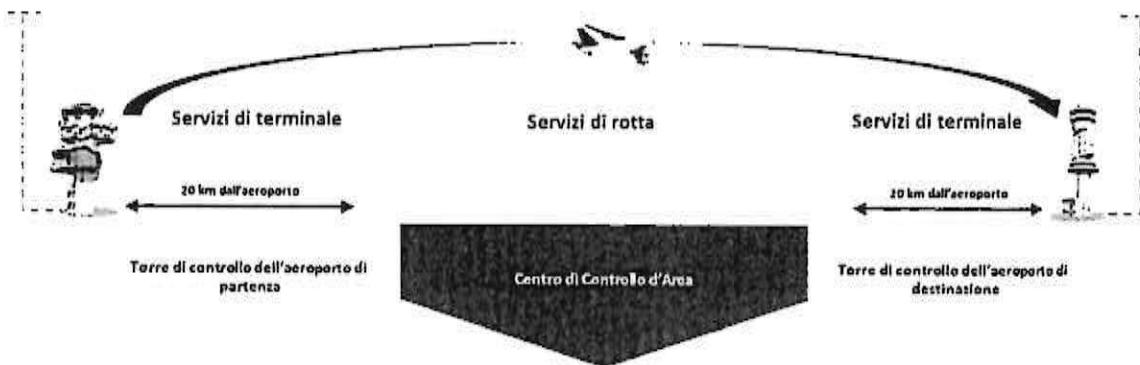
Il *core business* del Gruppo è rappresentato dai servizi di assistenza al volo esercitati da ENAV S.p.A. che eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza.

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 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 CO₂.

430/110

I controllori del traffico aereo operano sulle torri di controllo di 45 aeroporti italiani e nei quattro Centri di controllo d'area (ACC) dove assicurano l'assistenza a tutti i velivoli nella fase di rotta, sia che facciano scalo su un aeroporto italiano sia che sorvolino semplicemente il nostro spazio aereo.

La Capogruppo rientra tra i "big five" europei per performance operative e innovazione ed è 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.



Piano di Performance

L'attività da *core business* di Enav è regolata a livello europeo tramite la presentazione ed approvazione, attraverso l'Ente regolatore (ENAC), del Piano di Performance in cui vengono definiti diversi obiettivi tra cui i livelli di costo e di traffico necessari per la determinazione delle tariffe per i cinque anni di durata del piano. L'attuale piano di performance copre il periodo 2020 – 2024, come modificato dalla Commissione Europea a seguito della pandemia da COVID-19 mediante l'emissione del Regolamento comunitario 2020/1627 che ha definito nuove tempistiche per la revisione dei Piani di Performance per il periodo 2020-2024 (RP3), l'introduzione del cosiddetto *combined period* (2020-2021) ai fini della performance e della valorizzazione dei ricavi da balance, nonché l'emanazione di nuovi target europei di *cost efficiency*, formalizzati nella Decisione n. 891 del 2 giugno 2021, di seguito riportati:

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

Tale documento, insieme ai Piani di Performance degli altri Stati membri, è stato sottoposto al vaglio del *Performance Review Body* (PRB), organo tecnico di supporto alla Commissione Europea preposto alle valutazioni delle performance economiche ed operative che ha espresso parere positivo.

Con la Decisione di Esecuzione 2022/773 del 13 aprile 2022 pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea il 18 maggio 2022, la Commissione Europea ha stabilito che gli obiettivi prestazionali di tutte le aree di performance incluse nel Piano di Performance presentato dall'Italia, sono conformi ai target-prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento, previsti nella Decisione di Esecuzione (UE) 2021/891.

Nel mese di giugno 2024, con la Decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 della Commissione Europea, il regolatore comunitario ha stabilito i target di efficienza economica e capacità operativa a livello dell'Unione per il periodo di riferimento 2025-2029 (RP4), ai quali tutti gli Stati europei ed i relativi fornitori dei servizi della navigazione aerea devono attenersi.

Conseguentemente a tale Decisione, ed a valle delle fasi di interlocuzioni con ENAC, quale regolatore nazionale di riferimento per lo schema prestazionale e tariffario comunitario, è stato consolidato il Piano delle Performance e trasmesso da ENAC alla Commissione europea nell'ultimo trimestre del 2024.

Bruno
Giulio Cuttrin

6.30 U.I.

In tale contesto, si rileva come a livello nazionale siano state congiuntamente apportate alcune modifiche alle zone di tariffazione di terminale, prevedendo in particolare la definizione a decorrere dal 2025 di due nuove zone di tariffazione assoggettate alla regolamentazione comunitaria in ambito tariffe e performance, così composte:

- le precedenti due zone, in vigore fino al 2024, dal 2025 vengono accorpate in un'unica zona di tariffazione, la nuova zona 1;
- la precedente zona 3, in vigore fino al 2024, dal 2025 diviene la nuova zona 2. Tale zona, prima assoggettata allo schema normativo nazionale, viene quindi regolamentata dallo schema tariffario e delle performance comunitario.

Per quanto concerne la zona 3, attualmente sono in itinere delle interlocuzioni tra ENAC e Stato Maggiore dell'Aeronautica circa l'inclusione dei 3 aeroporti civili gestiti dall'Aeronautica Militare nel perimetro della nuova zona tariffaria.

Il Piano delle Performance per il *Reference Period 4* è attualmente in fase di riscontro da parte degli organismi tecnici della Commissione Europea, e la relativa Decisione da parte del regolatore nazionale, circa la conformità del Piano, dovrebbe pervenire entro il primo semestre del 2025.

Nell'ambito del piano di performance sono inseriti anche gli indicatori di *Safety* e *Capacity*

Safety

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

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

Allo stato attuale, il processo di monitoraggio e di valutazione delle *Safety* è stato completato per le performance conseguite nel 2023 con la pubblicazione, nel mese di ottobre del 2024, del PRB Monitoring Report 2023. Per quanto riguarda invece la *Safety Performance* del 2024, è in corso la raccolta dati a livello di singolo Stato Membro e la pubblicazione del report da parte della PRB è prevista nell'autunno 2025.

L'unico *Safety Key Performance Indicator* (S-KPI), il *Effectiveness of Safety Management EoS* è articolato per definiti obiettivi gestionali (*Management Objective*) che, con riferimento a una scala di valori crescenti, da A ad D, definisce il livello di implementazione, maturità ed efficacia del *Safety Management System* (SMS). Tale target prevede di raggiungere il livello D per il *Management Objective* definito *Safety Risk Management* e il livello C in tutti gli altri *Management Objectives*.

I valori conseguiti dalla Capogruppo nel 2023 per questo specifico obiettivo, come riassunto nella tabella seguente, risultano migliori dei target previsti alla fine del terzo *reference period*.

Management Objectives	Risultati 2023	Target 2024	Risultati 2022
Safety Culture	C	C	C
Safety Policy and Objectives	C	C	C
Safety Risk Management	D	D	D
Safety Assurance	D	C	D
Safety Promotion	C	C	C

430/112

Per quanto attiene infine l'indicatore, non sottoposto a target, afferente all'uso da parte del Service Provider di sistemi per la rilevazione automatica di eventi di Safety (SMI e RI), la Capogruppo dispone del sistema *Automatic Safety Monitoring Tool* (ASMT) di Eurocontrol.

Capacity

La Capogruppo considera la qualità del servizio erogato un obiettivo primario, garantendo sempre il massimo contributo alla sicurezza delle operazioni e al livello di puntualità dei voli delle Compagnie aeree.

Dopo la pandemia da COVID-19 e un buon 2023, per tutto il 2024 ENAV ha gestito la decisa crescita del numero dei voli assistiti passando da 2,00 milioni di voli IFR (*Instrument Flight Rules*) del 2023 a 2,18 milioni di voli gestiti nel 2024, valore che costituisce il record storico per la Capogruppo. L'incremento del numero di voli è risultato del +9,2% rispetto al 2023 già in incremento quest'ultimo dell'11,4% rispetto al 2022, mostrando un trend notevolmente superiore rispetto ai tassi di crescita previsti per l'Italia.

Anche ad esito dell'iter avviato attraverso ENAC nei confronti del Network Manager di Eurocontrol, per veder riconosciuta la riattribuzione a ragioni non imputabili a ENAV di un numero consistente di minuti di ritardo ATFM generati in rotta, nel 2024 sono stati censiti 1.459.284 minuti di ritardo ATFM (*Air Traffic Flow Management*) in aumento rispetto al 2023 (264.083 minuti) e al 2019 (25.608 minuti) ultimo anno pre-pandemico.

Per quanto concerne il target nazionale fissato dalla Commissione Europea per il 2024, stabilito in 0,11 minuti per volo assistito, il valore del corrispettivo indicatore prestazionale di *Capacity* in rotta è stato di 0,72 minuti per volo assistito. Tuttavia, si evidenzia che tale target non può essere utilizzato per la valutazione della performance sulla puntualità di ENAV in quanto, secondo il dettame regolamentare europeo, esso include anche cause di ritardo al di fuori della possibilità di controllo della Capogruppo. Data tale circostanza, ENAC, in collaborazione con le proposte strutture di ENAV ed in coerenza con la regolazione comunitaria, ha individuato dei target di *Capacity* riferibili alle sole cause di ritardo attribuibili alla Società (le *ragioni ATM*) per il biennio 2023-2024 e li ha dichiarati nell'addendum al Piano di Performance nazionale 2019-2024. Il contributo di ENAV (*il pivot value*) al raggiungimento del target nazionale per il 2024 è stato così stabilito in 0,07 minuti per volo assistito, mentre il corrispondente dato prestazionale di ENAV consuntivato a fine 2024 è risultato di 0,066 minuti/volo.

La performance qualitativa offerta dalla Capogruppo nel 2024 ha risentito di un incremento del numero dei voli assistiti significativamente superiore agli scenari previsionali più ottimistici diffusi da Eurocontrol, soprattutto nei periodi dell'anno con densità di traffico normalmente minori, così come dall'aumento dell'incidenza di fenomeni meteorologici avversi e di circostanze eccezionali quali, ad esempio, la migrazione allo spazio aereo di responsabilità di Roma ACC (Area Control Center) dei settori Nord dell'ACC di Brindisi.

Tra le ragioni di ritardo riconducibili esclusivamente alle prestazioni del fornitore dei servizi di navigazione aerea si annoverano l'indisponibilità degli equipaggiamenti tecnologici ATM (il 4,7% del totale ritardo ATFM *en-route all reason*) e l'impatto sulla capacità ATC nei diversi settori operativi degli Area Control Center (il 4,2% del totale ritardo ATFM *en-route all reasons*).

Da ultimo, confrontando il risultato prestazionale conseguito dallo Stato italiano con quello degli stati francese, tedesco e spagnolo, omologhi per tipologia di operazioni, si rileva che nessuno di essi ha raggiunto l'obiettivo nazionale assegnato (*all reason*), a conferma di come il 2024 sia stato un anno molto sfidante per il sistema ATM europeo.

ENAV ha osservato anche l'ottima crescita del numero dei movimenti assistiti sugli aeroporti, passando da 1,53 milioni di movimenti IFR (somma delle operazioni di decollo e atterraggio) del 2023 a 1,66 milioni di movimenti gestiti nel 2024; valore che ha costituito, a sua volta un record storico per la Capogruppo. L'incremento del numero dei movimenti nel dominio aeroportuale è stato dell'8,0% rispetto al 2023.

Con riferimento al valore del ritardo assegnato ai voli in arrivo per *ragioni dipendenti dall'aeroporto di arrivo*, misurato nel complesso dei cinque aeroporti soggetti al piano di performance (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio e Venezia Tessera) e al target proposto nel piano di prestazione per l'anno 2024, pari a 0,30 minuti per volo assistito, il valore dell'indicatore chiave obbligatorio "Terminal arrival

B2c:

Giulio Cavigliani
25

430/443

"ATFM delay" è stato di 0,28 minuti per volo assistito, ossia poco al disotto di quanto dichiarato nel Piano di Performance nazionale 2019-2024.

La scomposizione del medesimo indicatore per le sole ragioni ATM (ossia a contributo ENAV) ha fatto registrare un valore di 0,00 minuti per volo assistito.

Contratto di Programma

Il Contratto di Programma è il documento in cui vengono regolati i rapporti tra ENAV e lo Stato Italiano. Il contratto che copre il periodo 2020-2024, durata allineata alle tempistiche previste dalla regolamentazione comunitaria per il piano delle performance, ha subito un prolungamento nei tempi di definizione a seguito delle difficoltà connesse all'emergenza sanitaria e al recepimento delle risultanze della Decisione di conformità, emanata dalla Commissione Europea sul Piano di Performance nazionale, avvenuta nel mese di aprile 2022.

Nella seconda parte del 2024 si è concluso l'iter istruttorio, per Legge affidato al Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità e al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile.

Nel mese di dicembre 2024 il Contratto di Programma 2020-2024, con i relativi allegati, è stato quindi trasmesso ad ENAV per la sottoscrizione da parte dell'Amministratore Delegato della Società ed attualmente in fase di sottoscrizione da parte dei soggetti istituzionali nazionali firmatari del Contratto.

In ottemperanza alla richiesta pervenuta dalla competente Direzione del Ministero dei Trasporti, è stata predisposta la preliminare bozza del Contratto di Programma 2025-2029, trasmessa nel mese di gennaio 2025 alla stessa Direzione, testo da ritenersi comunque preliminare ed oggetto di aggiornamento a valle dell'approvazione del piano di performance 2025-2029.

2.2.2 Attività non core

Operando nel perimetro del mercato regolato italiano, il Gruppo ENAV ha maturato negli anni competenze distintive che lo hanno reso un'eccellenza riconosciuta a livello internazionale. Con la valorizzazione di tali competenze, il Gruppo si presenta sul mercato non regolamentato con soluzioni tecnologicamente all'avanguardia per soddisfare le esigenze dei fornitori di servizi di navigazione aerea, autorità aeroporuali, agenzie aeronautiche, enti governativi e privati che gestiscono il traffico aereo sia civile che militare, con una presenza worldwide.

Nel corso del 2024 il Gruppo ENAV ha conseguito risultati in termini di ricavi, derivanti dalla vendita di sistemi e servizi sul mercato non regolamentato, per un totale di 49,3 milioni di euro (43,1 milioni di euro nel 2023) in incremento del 14,4% rispetto all'esercizio precedente. Nel corso dell'esercizio sono stati acquisiti ed aggiudicati nuovi ordini per il Gruppo ENAV per un totale di oltre 44,6 milioni di euro e stipulati *framework agreement* per oltre 4,5 milioni di euro.

Relativamente alla Capogruppo sono stati formalizzati nuovi ordini per un totale di oltre 9,5 milioni di euro e 3,9 milioni di euro di *framework agreement*. Tra questi si segnalano gli ordini e accordi riferiti alle attività di *Flight Inspection and Validation* da svolgersi sia in Italia che in alcuni stati esteri, quali Romania, Qatar, Albania, Uganda, Croazia, Kenya, Danimarca, per un valore complessivo di 6,1 milioni di euro, per attività di consulenza aeronautica sul territorio italiano ed estero per complessivi 1,8 milioni di euro, formazione per circa 0,8 milioni di euro. Si segnala in particolare il contratto relativo all'implementazione della stazione EGNOS nel sito di Lampedusa per un valore complessivo di oltre 3 milioni di euro.

La controllata IDS AirNav ha visto la sottoscrizione di contratti per circa 21,3 milioni di euro e 0,7 milioni di euro di *Framework agreement*. Tra questi si segnalano: i) il contratto in Germania per il rinnovo dei sistemi *Aeronautical Information Management* (AIM) del valore di 2,8 milioni di euro; ii) il contratto con la Nepal Civil Aviation Authority per la fornitura del sistema AIM/AMHS del valore di 1,5 milioni di euro; iii) il contratto per la fornitura dei sistemi *Aeronautical Information Services* (AIS)/*Aeronautical Information Management* (AIM) all'end user Air Navigation Service Provider della Repubblica Domenicana del valore di 1,5 milioni di euro; iv) il contratto per la fornitura del sistema AMHS/AMIM all'end user Fiji Airport LTD del valore di 0,7 milioni di euro.

Bruni

430/164

Per Techno Sky, sono stati acquisiti nuovi ordini per un totale di circa 13,6 milioni di euro, tra cui si segnalano i contratti con l'aeronautica militare relativi al mantenimento delle capacità dei sistemi di radioassistenza ILS nei siti Grazzanise e Gioia del Colle e la fornitura, l'installazione e la messa in esercizio di un nuovo radar per la sorveglianza del traffico aereo svolta dall'Aeronautica Militare presso la Base aerea di Sigonella.

Il Gruppo ENAV, attraverso la società controllata D-Flight, è presente nel campo degli *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management* (UTM) e persegue lo sviluppo e l'erogazione di servizi per la gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto (APR) e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria *Unmanned Aerial Vehicles* e qualsiasi attività ad esse connessa.

D-Flight è designata in Italia come *Common Information Service Provider* (CISP), parte essenziale del sistema U-Space (porzioni di spazio aereo all'interno del quale deve essere garantita la fornitura dei servizi di base e quelli avanzati da parte degli U-Space Service Provider (USSP) in possesso di idonea certificazione rilasciata dall'autorità competente) e fornisce i servizi per la gestione sicura e integrata del traffico dei droni nello spazio aereo a bassa quota ed ha il compito di offrire un'infrastruttura di informazione comune per tutti i servizi U-Space.

Grazie alla collaborazione con ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), l'unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, ha sviluppato il portale D-Flight per la gestione dei droni e del loro impiego.

Nella regolamentazione nazionale, D-Flight viene indicata come il portale dedicato agli operatori UAS per i servizi di registrazione, di dichiarazione, di geo-consapevolezza, di identificazione a distanza e di pubblicazione delle informazioni relative alle zone geografiche.

Nel mese di febbraio 2025 D-Flight è stata certificata da ENAC come fornitore di Servizi U-space (USSP) ai sensi del Regolamento UE 2021/664 che stabilisce il quadro normativo per la regolarizzazione dello U-space, lo spazio aereo dedicato ai droni. Con la doppia certificazione D-Flight consolida la propria visione strategica di Service Provider.

2.3. Investimenti e PNRR

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

Il peso prevalente degli investimenti è rappresentato dall'insieme degli interventi che riguardano le infrastrutture tecnologiche operative, in quanto esse condizionano direttamente le attività aziendali di *core business* in termine di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo. Lo strumento attraverso cui vengono pianificati gli investimenti è il piano degli investimenti di durata pluriennale, allineato con l'ATM Master Plan europeo. Nel 2024 è proseguito il lavoro lanciato nel 2023 sul Piano Investimenti, con il raggiungimento delle prime milestone rilevanti.

Nel 2024 si è registrato un valore dei capex di Gruppo pari a 119,1 milioni di euro (110,5 milioni di euro al 31 dicembre 2023) e di 116,1 milioni di euro (105,1 milioni di euro al 31 dicembre 2023) riferiti alla Capogruppo.

Tra i principali investimenti rilevati e completati nel 2024 si segnalano gli sviluppi sul sistema SATCAS (abbassamento *free route* a 6.500 metri e spostamento settori Brindisi Nord su Roma ACC) e la realizzazione della Local Digital Tower di Perugia.

Tra gli investimenti in corso di realizzazione e quindi non ancora completati, si evidenziano:

- la prosecuzione del programma 4-Flight, che ha lo scopo di sviluppare la nuova piattaforma tecnologica di automazione degli Area Control Center (ACC) italiani in sostituzione di quella attualmente operativa ed assumendo al suo interno il sistema Coflight come una componente di base;
- il progresso del trasferimento degli avvicinamenti (APP) all'interno degli ACC (Area Control Center);
- la prosecuzione della realizzazione delle Torri remote in ventisei aeroporti, in particolare con la costruzione del primo remote Tower Control center a Brindisi;
- il progresso nello sviluppo di una versione automatizzata dei sistemi di osservazione meteo aeroportuali;

Buzzi

Giulio
Buzzi



- il progresso della automazione operativa sulle Torri di controllo (TWR) degli aeroporti maggiori;
- il piano di sostituzione periodica degli apparati *Communication, Navigation and Surveillance* (CNS) giunti a fine ciclo vita, con riferimento a sistemi radar, Voice Control Switch, radioassistenze e radio;

SESAR e le attività di ricerca e sviluppo

Le attività di realizzazione di progetti di investimento vedono un'indispensabile attività di ricerca e innovazione da effettuarsi negli anni precedenti all'esecuzione dei programmi di deployment, in quanto ogni funzionalità innovativa nel mondo ATM deve essere validata e condivisa a livello internazionale, attraverso una attività comune di ricerca nota come SESAR (*Single European Sky ATM Research*).

Il Programma di ricerca e sviluppo europeo SESAR è un'iniziativa lanciata dalla Commissione Europea per fornire al quadro normativo del *Cielo unico europeo* gli elementi tecnologici innovativi che permettano la realizzazione di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo moderno, interoperabile, sostenibile, resiliente ed efficiente nonché 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.

L'attività di ricerca e sviluppo è coordinata dalla SESAR Joint Undertaking (SJU), partenariato pubblico-privato istituito nel 2008 con un orizzonte temporale di attività fino al 2024. Per la continuazione dell'attività, nel mese di dicembre 2021 è stata costituita la nuova SESAR 3 Joint Undertaking, con un mandato ad operare fino al 2031 e con l'obiettivo di gestire la nuova terza fase di Programma (SESAR 3 – *Digital European Sky*). La Capogruppo ha rinnovato l'interesse nella partnership e formalizzato la sua partecipazione come *Founding Member*.

Il Programma si è articolato nelle seguenti tre fasi consecutive:

- SESAR 1 – riferito al periodo 2009-2016 – concluso con successo a dicembre 2016 ed ha visto la Capogruppo impegnata in 98 progetti su 315 previsti, di cui 20 con il ruolo di coordinatore.
- SESAR 2020 – riferito al periodo 2016-2023 - terminato a giugno 2023 e a sua volta articolato in tre periodi di attività: *Wave 1* (periodo 2016-2020), *Wave 2* (periodo 2019-2023) e *Wave 3* (periodo 2021-2023). Le tre *Wave* hanno visto la Capogruppo partecipare, rispettivamente, in 16 progetti, di cui 2 con il ruolo di coordinatore, per la *Wave 1* e in 12 e 4 progetti rispettivamente per *Wave 2* e *Wave 3*.
- SESAR 3, avviato a fine 2022 con un orizzonte temporale al 2031, vede il Gruppo ENAV attualmente impegnato in 19 progetti selezionati in accordo ai propri interessi operativi e industriali. In termini di contenuti, SESAR 3 dà continuità alle precedenti due fasi ed è caratterizzato da nuovi importanti elementi di innovazione selezionati all'insegna della digitalizzazione, dell'automazione e della sostenibilità (Aviation Green Deal) e volti allo sviluppo di un sistema ATM europeo che sia sempre più efficiente, sicuro, sostenibile e resiliente. Il Gruppo ENAV ha nel portafoglio 2 progetti dimostrativi (HERON e U-ELCOME), 14 progetti di ricerca industriale e 3 progetti di ricerca esplorativa che coprono un'ampia gamma di tecnologie necessarie alla realizzazione, entro il 2045, del *Digital European Sky*, grazie allo sviluppo di soluzioni che vedranno la loro applicazione in aree sensibili per il settore dell'Air Traffic Management (ATM). Nuovi bandi sono previsti nel 2025 e negli anni successivi nell'arco del Programma.

La partecipazione al Programma SESAR rappresenta un'opportunità per il Gruppo ENAV al fine di contribuire alla definizione del nuovo Sistema ATM europeo e per orientare gli sviluppi in accordo alle priorità aziendali e nazionali. L'esperienza e l'immagine acquisiti in questi anni di sviluppi SESAR, testimoniano il ruolo chiave della Capogruppo nello scenario ATM europeo e, in linea con un più ampio disegno strategico, garantiscono al Gruppo un ruolo di prim'ordine negli assetti internazionali dell'Industria di Settore.

SESAR Deployment Manager

Il SESAR Deployment Manager (SDM) è l'organizzazione stabilita dalla Commissione Europea per sincronizzare e coordinare la modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo in Europa. A partire dal 1° giugno 2022, al termine del mandato della SDA (SESAR Deployment Alliance, prima istanza della partnership), la SESAR Deployment and Infrastructure Partnership (SDIP) è stata ufficialmente selezionata e delegata dalla Commissione Europea all'esercizio delle funzioni del Deployment Manager. Questa rappresenta una nuova partnership che raggruppa 4 compagnie aeree; 15 Air Navigation Service Provider, tra cui ENAV, che controllano circa l'80% dei voli nell'Unione Europea, oltre 530 aeroporti in grado di fornire la prospettiva completa del proprio ambiente operativo e il Network Manager di Eurocontrol, che fornisce la visione a livello di network sia

6.70 / 116

dal punto di vista tecnologico che operativo, necessaria a garantire il perfetto funzionamento dell'ATM europeo. Il mandato dell'attuale Deployment Manager terminerà a dicembre 2027.

In accordo con quanto previsto nell'articolo 9 del Regolamento europeo 2013/409, il Deployment Manager deve garantire la sincronizzazione e il coordinamento dei progetti di implementazione locali necessari per attuare i Common Project, ovvero i regolamenti di esecuzione della Commissione che impone agli Stati membri dell'Unione Europea e agli stakeholder interessati l'attuazione delle modifiche operative ritenute essenziali dall'ATM Master Plan europeo (documento di pianificazione sviluppato dalla SJU come riferimento per il deployment di SESAR). Il primo Common Project è stato il Pilot Common Project (PCP) ed è definito dal Regolamento (UE) n. 2014/716 che ha costituito il documento di riferimento per l'identificazione delle priorità dei bandi di finanziamento europei per il settore del trasporto aereo.

Le attività di deployment di SESAR, coordinate dal SESAR Deployment Manager, e cofinanziate dalla Commissione Europea tramite l'Agenzia CINEA (European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency), sono agevolate dall'aggiornamento annuale del Deployment Programme, a cui la Capogruppo partecipa attivamente con un ruolo di rilievo, in coordinamento con gli altri stakeholder europei. Allo stesso tempo, la Capogruppo mantiene l'allineamento tra la propria pianificazione e i requisiti del Deployment Programme, per garantire la conformità con le modalità e le tempistiche di implementazione pianificate secondo la regolamentazione europea di riferimento. Al riguardo si rappresenta che, con riferimento ai bandi di cofinanziamento a valere sul programma *Connecting European Facilities (CEF)*, il 2024 ha visto la prosecuzione dei progetti ad oggi aggiudicati e preordinati all'implementazione del regolamento 2014/716, sostituito nel mese di febbraio 2021 dall'emanazione del Regolamento Europeo 2021/116 *Common Project One*. I progetti coordinati dal SDM sono complessivamente 356 di cui oltre 300 già completati, che all'atto della completa conclusione comporteranno dei benefici sia in ambito di riduzione dei ritardi operativi, risparmio di carburante, riduzione delle emissioni di CO₂ nel pieno rispetto dell'ambiente, nonché efficienza operativa e digitalizzazione.

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

A fine 2021 il Gruppo ENAV ha sottoscritto le convenzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) comprendenti 9 progettualità che esprimono le eccellenze dell'intero Gruppo e rientrano nell'ambito del filone della *Digital Innovation* e della *Green Infrastructures*.

ENAV, IDS AirNav, Techno Sky e D-Flight hanno tutte contribuito a definire un gruppo di iniziative riguardanti una serie di ammodernamenti dei sistemi ENAV, un modello manutentivo con le più avanzate tecniche dell'Information Technology per Techno Sky, una nuova versione di sistemi di gestione informazioni aeronautiche per IDS AirNav ed iniziative per il controllo e la gestione del traffico cosiddetto "*unmanned*" nei cieli italiani per D-Flight.

Nel corso del 2023, di concerto con il MIT, le progettualità ENAV sono state escluse dal PNRR in quanto sono intervenute delle criticità che ne hanno precluso la concreta realizzazione nei tempi previsti dal PNRR e con un decreto direttoriale emesso a fine 2024 è stata sancita la decadenza della Convenzione di finanziamento delle progettualità di ENAV nell'ambito del PNRR.

Le progettualità delle società controllate sono, invece, rimaste finanziate nell'ambito del PNRR tutte con scadenza 2026. In tale ambito, si evidenzia la progettualità riferita alla società controllata D-Flight riguardante lo "Sviluppo piattaforma UTM/Connività sistema UTM", che nel 2024 ha incassato le quote intermedie prevista a titolo di rimborso per complessivi 3,6 milioni di euro.

3. GESTIONE DEI RISCHI E DELLE OPPORTUNITÀ

Il Gruppo ENAV, nello svolgimento della propria attività istituzionale e commerciale, è esposto a rischi che, se non efficacemente monitorati, gestiti e mitigati, potrebbero influenzare i risultati economici e finanziari. A tal riguardo, in coerenza con l'architettura del proprio sistema di controllo interno e di gestione dei rischi (SCIGR), il Gruppo si è dotato di un processo di *Enterprise Risk Management (ERM)* mediante il quale sono monitorati e gestiti i rischi, in termini di minacce ed opportunità, adottando un modello di classificazione dei rischi secondo quattro aree (Strategic, Financial, Operations e Compliance) e ventidue sotto-aree di natura finanziaria e non finanziaria. Periodiche attività di *risk assessment* consentono di valutare l'esposizione al rischio sia in termini

Bzur

Elvilio
Cantù

qualitativi che quantitativi, declinando le relative azioni di trattamento ponderate rispetto alla specifica soglia di propensione predefinita approvata dal Consiglio di Amministrazione (*Risk Appetite*).

Per l'analisi dei rischi finanziari si rinvia a quanto riportato nel paragrafo 39 della nota illustrativa al Bilancio Consolidato. Per gli specifici aspetti di sostenibilità si rinvia al paragrafo 5 Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità.

Di seguito è riportata l'analisi dei rischi maggiormente rilevanti per il Gruppo.

RISCHI OPERATIONS

Safety dei servizi della navigazione aerea

La prevenzione e il massimo contenimento dei rischi connessi all'erogazione delle attività di *core business* costituiscono obiettivo primario per il Gruppo ENAV. Il livello di sicurezza operativa dei servizi di navigazione aerea è infatti una priorità irrinunciabile per ENAV che, nel perseguire i propri obiettivi istituzionali, concilia le interdipendenze delle diverse aree prestazionali con il raggiungimento dei preminenti obiettivi di sicurezza.

La *Safety* è il risultato dell'impegno continuo dei nostri professionisti nel mantenere elevati i livelli di sicurezza delle nostre operazioni. Per questo ENAV promuove lo sviluppo della *Safety Culture* affinché la priorità e l'impegno per la *Safety* siano valori riflessi negli atteggiamenti individuali ed organizzativi.

Le performance di *Safety* sono costantemente monitorate ed è definito e mantenuto attivo uno specifico sistema di gestione (*Safety Management System*), approvato e verificato da ENAC nel contesto delle attività di sorveglianza della certificazione di ENAV come Fornitore di Servizi della Navigazione Aerea.

La Capogruppo elabora le proprie politiche di *Safety* e predisponde un piano di miglioramento della stessa denominato *Safety Plan*, nel quale sono programmate le attività che si intende realizzare al fine di raggiungere gli obiettivi definiti per le *Safety performance* e per il miglioramento della *Safety* nel suo complesso.

Business Continuity

Sulla base di una approfondita attività di *Business Impact Analysis*, il Gruppo ha definito e sottopone regolarmente a test, specifici piani di *Business Continuity* e *Disaster Recovery*, comprensivi di appropriate procedure da applicare in caso di eventi che comportino un deterioramento dei livelli di servizio o un'interruzione degli stessi, al fine di preservarne la continuità nei diversi possibili scenari emergenziali. Sono garantiti, senza soluzione di continuità, i necessari livelli di disponibilità del personale operativo, il quale è sottoposto a periodiche attività formative e addestrative per il mantenimento delle previste abilitazioni professionali, nonché i necessari livelli di disponibilità relativamente alla componente tecnologica, attraverso specifiche ridondanze funzionali e mediante un esteso piano di manutenzione cui sono sottoposti tutti gli impianti e gli apparati a supporto dei servizi della navigazione aerea. Il livello di servizio della componente tecnologica è supportato, inoltre, da specifici piani di investimento che mirano ad accrescere le performance degli impianti ed apparati in termini di affidabilità, disponibilità, sicurezza ed efficienza.

Sicurezza delle informazioni

La sicurezza dei dati e delle informazioni costituisce un elemento essenziale nella fornitura di servizi di navigazione aerea. A livello mondiale, la velocità dello sviluppo tecnologico, la frequenza e l'intensità dei *cyber attack* in costante aumento, così come la tendenza a colpire infrastrutture critiche e settori industriali strategici, evidenziano il potenziale rischio che, in casi estremi, la normale operatività aziendale possa subire impatti anche rilevanti.

Il Gruppo adotta una metodologia di gestione del rischio per la sicurezza informatica basata su approcci "risk-based" e sulla "security by design". Parallelamente, il Gruppo fa leva sulle migliori tecnologie disponibili sul mercato, agendo anche sul fattore umano attraverso iniziative volte ad aumentare la consapevolezza e la conoscenza in materia *cyber security* da parte del personale.

La gestione della sicurezza delle informazioni è effettuata, inoltre, attraverso un presidio organizzativo dedicato, attraverso il *Security Operation Center* (SOC) nonché la gestione di uno specifico *Security Management System* certificato ai sensi della norma ISO/IEC 27001:2022.

430/118

La riservatezza, l'integrità e la disponibilità delle informazioni operative e corporate sono costantemente monitorate e garantite attraverso una complessa architettura di presidi di sicurezza fisica e logica oltre a regole e procedure interne. A ciò si aggiungono attività di formazione e sensibilizzazione del personale interno oltre al fondamentale coordinamento con le competenti Autorità civili e militari per la protezione dei dati operativi, in particolare nell'ambito del Piano Nazionale per la Protezione Cibernetica e la Sicurezza Informatica.

Health & Safety

I principali rischi per la salute e sicurezza cui è esposto il personale del Gruppo ENAV e delle imprese appaltatrici sono da ricondursi allo svolgimento delle attività operative presso i siti del Gruppo.

La mancata compliance a leggi, regolamenti o procedure vigenti in materia di salute e sicurezza, può generare rischi per la salute e sicurezza di dipendenti, lavoratori e stakeholder ed innescare il rischio di incorrere in sanzioni amministrative o giudiziarie con potenziali impatti economico-finanziari e reputazionali.

Al fine di gestire e mitigare i possibili rischi, il Gruppo ENAV adotta un Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) certificato secondo lo standard ISO 45001:2018 ed ha messo in atto un presidio organizzativo dedicato a sovraintendere agli obblighi derivanti dal D.lgs. 81/08 Testo Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro, monitorandone le evoluzioni normative. Inoltre, il Gruppo si è dotato di una articolata struttura di deleghe di funzioni del Datore di Lavoro in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

La conformità nel tempo alla normativa di riferimento è garantita sia mediante il presidio organizzativo che dalle costanti attività di formazione e sensibilizzazione del personale del Gruppo, nonché dai controlli periodici, interni ed esterni al Gruppo.

Particolare attenzione è posta anche alle misure atte a garantire la sicurezza dei lavoratori che operano all'estero nei Paesi a rischio (c.d. *Travel Security*). A tal fine sono preventivamente eseguiti, sulle singole missioni, assessment di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro con l'emissione di puntuali raccomandazioni da parte del Medico Competente per le missioni in Paesi a rischio sanitario-biologico non generico. Analogamente, vengono redatti specifici *contingency plans* per gli aspetti di Security.

Vengono, inoltre, erogate sessioni di formazione/informazione dei lavoratori e sono previsti servizi di "pronto intervento" ed assistenza tramite un provider specializzato.

Human capital

L'adeguatezza del capitale umano rappresenta un fattore critico di successo sia per l'operatività dei servizi erogati sia, più in generale, per il raggiungimento degli obiettivi aziendali e viene preservata attraverso appositi modelli, processi e strumenti di sviluppo del personale, utili anche a mappare i fabbisogni formativi in un'ottica di sviluppo delle competenze.

Il miglioramento continuo delle conoscenze, competenze e capacità tecniche oltre ad essere a livello operativo un aspetto di compliance imposto da leggi e regolamenti, il cui rispetto è periodicamente verificato dai Regolatori esterni, è considerato come un'opportunità rispetto alla quale pianificare la crescita complessiva del Gruppo anche con riferimento alle attività non regolate ed alle future sfide tecnologiche e di business.

Per le figure chiave dell'organizzazione aziendale sono definite opportune tavole di successione basate su valutazioni periodiche interne, relative a sistemi e metriche di valutazione delle performance, per l'individuazione di risorse ad alto potenziale (mediante utilizzo di tecniche di assessment), finalizzate anche a garantire l'allineamento tra le competenze e ruoli aziendali.

Sono, inoltre, adottati sistemi di incentivazione basati sul riconoscimento del merito per tutta la popolazione aziendale.

RISCHI DI COMPLIANCE

Il Gruppo ENAV si trova ad operare in un mercato altamente regolamentato ed il cambiamento delle regole, con le prescrizioni e gli obblighi che le caratterizzano, possono influire sull'andamento della gestione e dei risultati del Gruppo.

La Capogruppo monitora costantemente possibili rischi legati all'evoluzione normativa applicabile con l'obiettivo di adempiere in modo tempestivo, ed in coerenza con le best practice di riferimento, ai requisiti di

Bruni

Giulio
Antonini

130/49

compliance aziendale, al quadro normativo e regolamentare di riferimento, provvedendo parimenti al costante adeguamento di responsabilità, processi, sistemi organizzativi di governance e di controllo.

Market Abuse

Il Gruppo ENAV gestisce le tematiche di rischio legate al *Market Abuse* al fine di prevenire e gestire l'eventuale diffusione di informazioni false o ingannevoli tali da manipolare l'andamento del mercato finanziario nonché di prevenire l'utilizzo di informazioni privilegiate, al fine di trarne vantaggio (cd. *internal dealing*). A tal proposito, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D. Lgs. 8 giugno 2001, n. 231 include i reati in materia di *Market Abuse*, per la cui prevenzione il Gruppo si è dotato di un'architettura organizzativa e procedurale centralizzata, a cui si aggiungono campagne di formazione a copertura degli Organi societari e dei Vertici aziendali, oltre che a tutto il personale, al fine di creare la necessaria cultura e sensibilità sul tema legato alle informazioni privilegiate e al rispetto delle prescrizioni normative in vigore.

Privacy

Per quanto riguarda l'esposizione ai rischi legati alla protezione dei dati personali (rischi che si possono concretizzare in una perdita di confidenzialità, integrità e disponibilità dei dati personali di clienti, dipendenti e terze parti), il Gruppo ENAV adotta un presidio organizzativo dedicato per la gestione e mitigazione di tale rischio, assicurando il rispetto dei requisiti normativi applicabili. In particolare, tale presidio fornisce una continuativa attività di supporto alle strutture organizzative del Gruppo per assicurare la conformità del trattamento dei dati alle disposizioni del GDPR e gestisce le iniziative per la formazione del personale in materia.

Trade Compliance

Per quanto riguarda la gestione dei possibili rischi riferibili al perseguitamento di attività commerciali, ed in particolare al controllo delle esportazioni e sanzioni internazionali, il Gruppo ENAV ha istituito specifici presidi di conformità – organizzativi, procedurali e tecnologici - rispetto alla normativa inerente alle restrizioni agli scambi commerciali, provvedendo a periodiche attività di formazione e sensibilizzazione di tutto il personale interessato.

Antifrode e anticorruzione

Il Gruppo ENAV ha consolidato specifici presidi in ambito anticorruzione, tra i quali il Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione (SGPC) di ENAV certificato ai sensi della Norma UNI ISO 37001:2016, oltre ad un sistema strutturato di *due diligence* su persone fisiche e giuridiche attraverso uno specifico software dedicato. Sono svolte periodicamente verifiche ispettive interne per monitorare la compliance e l'efficacia del SGPC oltre a continuative attività di formazione della popolazione aziendale nonché di agenti e intermediari delle società del Gruppo per l'attività commerciale.

Environment

ENAV si è dotata di un Sistema di Gestione Ambientale (SGA) di Gruppo conforme allo standard ISO 14001:2015, che garantisce la presenza di politiche e procedure strutturate per l'identificazione e la gestione dei rischi e delle opportunità ambientali associate a ogni attività aziendale.

L'attuazione del SGA, insieme alla presenza di un presidio organizzativo centralizzato, garantisce un costante controllo della conformità alle normative applicabili in materia, anche attraverso attività di formazione, sensibilizzazione e di supporto del personale del Gruppo, oltre alle attività di controllo di primo livello. Ulteriormente, il Gruppo si è dotato di una struttura di deleghe di funzioni del Datore di Lavoro in materia ambientale, oltre che di figure preposte alla gestione del ciclo dei rifiuti speciali con il compito di assicurare la compliance alle prescrizioni del D.Lgs 152/2006.

B.zm

6 30/180

RISCHI STRATEGICI

Image & reputation

La creazione del valore reputazionale è un processo attuato costantemente dal Gruppo ENAV sulla base di specifiche *policy* nonché attraverso una sistematica gestione della Comunicazione e dei rapporti con gli Stakeholder.

La *corporate image* e la *reputation* rappresentano fattori critici di successo delle organizzazioni che, nel proprio business, devono relazionarsi con clienti, istituzioni, autorità, shareholder e stakeholder, soprattutto per le Società come ENAV, quotate su mercati regolamentati, in quanto la comunità degli investitori è sensibilmente condizionata da eventi in grado di pregiudicare il valore reputazionale.

In considerazione degli adempimenti richiesti, in termini di informativa al mercato e di *disclosure*, la Capogruppo pone in atto specifici presidi a tutela della *corporate image & reputation* e svolge un'attività di monitoraggio continuo dei contenuti *image relevant* su stampa, radio, tv, web e social media.

In generale, il presidio di controllo in materia di *image & reputation* avviene attraverso lo svolgimento di attività, quali: i) il presidio della normativa in materia di comunicazione finanziaria (press release, regole di ingaggio, parità di accesso all'informazione, impiego di sistemi di diffusione delle informazioni regolamentate); ii) i contatti con la stampa specializzata (economico/finanziaria).

Per quanto riguarda la *crisis communication*, ENAV dispone di specifici processi per la gestione di eventi di particolare rilevanza e per la relativa gestione della comunicazione esterna.

Relazioni Istituzionali

Il perseguitamento degli obiettivi strategici del Gruppo ENAV necessita di una costante gestione delle relazioni istituzionali in termini di rappresentanza degli interessi aziendali nell'ambito dei processi decisionali delle istituzioni pubbliche nazionali ed internazionali. A tal fine è alimentato un network propositivo e fidelizzato di relazioni a livello istituzionale, a livello nazionale ed internazionale con i soggetti decisorii, in cui far confluire opportuni atti e *position paper* su questioni d'interesse strategico per il Gruppo. Sono, quindi, costantemente gestite le relazioni con il Parlamento, il Governo, i Ministeri e le istituzioni pubbliche locali.

Macro trend e governo dei costi

Eventuali scostamenti dell'andamento del traffico aereo rispetto alle previsioni possono impattare la capacità del Gruppo ENAV di creare valore, principalmente in termini di variazione dei parametri che determinano i ricavi da attività istituzionali rispetto alle stime effettuate in sede di determinazione delle tariffe. L'attuale quadro regolatorio prevede già meccanismi di compensazione dei mancati ricavi rispetto al pianificato. È infatti attivo un sistema di stabilizzazione dei ricavi (cd. *traffic risk sharing*) basato sulla condivisione del rischio con gli utenti dello spazio aereo (le compagnie aeree), mediante la possibilità di limitare significativamente le perdite per flessioni della domanda superiori al 2%.

In coerenza con lo schema di performance in vigore, la Capogruppo è infatti tenuta ad erogare il servizio nel rispetto dei target di capacità previsti nel Piano di Performance nazionale, applicando un sistema di incentivazione simmetrico di tipo "bonus/malus" per promuovere alti livelli di performance operativa.

Con riferimento all'incremento inflattivo si ricorda che la regolamentazione comunitaria a cui è soggetta ENAV permette il recupero della variazione dell'inflazione rispetto al dato previsionale tramite il meccanismo del *balance*.

Rischi legati al Climate Change

Tutti gli eventuali impatti diretti per la Capogruppo legati agli effetti del *climate change* si traducono nel lungo termine in potenziali interruzioni/degradi nella fornitura dei servizi per danni alle infrastrutture o agli asset tecnologici e riduzione del flusso di traffico anche a causa della riduzione della capacità aeroportuale e, quindi, in potenziali mancati ricavi e/o aumenti dei costi operativi oltre ad eventuali perdite di valore.

Gli impatti dei fenomeni determinati dai cambiamenti climatici sugli stakeholder del traffico aereo sono stati identificati e studiati negli anni a livello internazionale. In particolare, il documento di Eurocontrol "Climate

Bzur

Giulio
Cavallini

430/121

"change risks for European aviation" identifica cinque principali tipologie di fenomeni meteorologici che potranno potenzialmente avere impatto sul mondo aeronautico: 1) precipitazioni, intendendo per tali pioggia, neve e grandine che a livello intenso possono richiedere maggiori distanze di separazione tra gli aeromobili e comportando quindi un impatto diretto sulla capacità aeroportuale. Inoltre, le infrastrutture aeroportuali, così come anche le apparecchiature elettroniche, possono essere esposte al rischio di inondazioni; 2) temperatura, il cui innalzamento può causare impatti sulle infrastrutture, con conseguente aggravio dei relativi costi energetici; 3) innalzamento del livello del mare ed esondazione di fiumi con un rischio concentrato sugli aeroporti ubicati nella fascia costiera; 4) vento, intendendo per tale cambiamenti in direzione ed intensità con conseguenti necessità di modificare le procedure di volo e di riprogettare lo spazio aereo; 5) eventi estremi quali temporali ed uragani che potrebbero avere impatti sul ritardo dei voli.

La Capogruppo ha condotto in passato uno studio specialistico per valutare dettagliatamente gli effetti del cambiamento climatico nell'erogazione dei servizi di ENAV sul territorio nazionale ed in particolare negli aeroporti. Lo studio è stato realizzato al fine di valutare gli impatti del *climate change* su due distinti orizzonti temporali (2030 e 2050) e due diversi scenari climatici utilizzati dall'IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*). Il primo scenario (SSP8.5), il più pessimistico, assume, entro il 2100, concentrazioni atmosferiche di CO₂ triplicate o quadruplicate (840 / 1120 ppm) rispetto ai livelli preindustriali (280 ppm).

Lo studio ha determinato quanto segue: (i) per le precipitazioni estreme è prevista nel lungo termine una progressiva intensificazione del fenomeno che dovrebbe interessare un numero crescente di aeroporti nel tempo, particolarmente gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bolzano e Bari, partendo da una baseline (previsione a 5 anni) che vede gli aeroporti di Genova, Ronchi dei Legionari e Milano Malpensa quelli mediamente più impattati; (ii) per la temperatura si prevede un aumento di 1/1,5° nel medio periodo e di 2/2,5° nel lungo periodo, fenomeni che riguarderanno prevalentemente gli aeroporti di Lampedusa, Catania Fontanarossa, Roma Ciampino, Roma Urbe, Roma Fiumicino e Napoli che già nella baseline (5 anni) presentano le maggiori temperature massime, cui si aggiunge Bologna nel lungo termine (2050) che presenterà anche un aumento del numero di giorni con temperatura massima oltre i 43° C. L'innalzamento delle temperature può causare l'incremento dei costi energetici. Per quanto riguarda invece gli impatti sugli impianti tecnologici e quelli più propriamente aeronautici (impatti sulle prestazioni dei motori e sull'aerodinamica degli aeromobili, con potenziale impatto sulle procedure di volo e sull'impronta del rumore nelle aree che circondano gli aeroporti) i rischi si considerano accettabili e gestiti nel contesto delle tecnologie e delle procedure già oggi disponibili; per l'innalzamento del livello dei mari, si mantiene pressoché invariato il rischio di alluvione delle infrastrutture situate in zone costiere che riguarderebbe soprattutto le sedi aeroportuali di Cagliari e siti correlati, Venezia e Genova e i siti remoti VOR/DME di Chioggia e Radar di Ravenna; per il vento non sembrano sussistere criticità essendo le previsioni degli scenari orientati verso una diminuzione dell'intensità media dello stesso (conseguentemente la componente del vento al traverso dovrebbe proporzionalmente diminuire).

Per entrambi gli orizzonti temporali medio termine (2030) e lungo termine (2050) non si individuano, allo stato, criticità in termini di continuità nella erogazione dei servizi di navigazione rispetto allo scenario attuale. Gli esiti delle analisi condotte costituiscono le basi per il monitoraggio nel tempo dei fenomeni oggetto di studio, prevedendo un aggiornamento sistematico con periodicità pluriennale delle analisi di scenario necessarie alla valutazione degli impatti operativi e finanziari dei rischi climatici.

In attuazione del proprio piano di sostenibilità, la strategia della Capogruppo assicura un approccio efficace alle sfide del cambiamento climatico, perseverando la competitività e la stabilità grazie a un'elevata capacità di adattamento ai rischi climatici.

Sulla base di quanto sopra evidenziato, ad oggi il Gruppo ha considerato gli effetti derivanti dal cambiamento climatico nel proprio piano industriale e non si prevedono impatti significativi economici e sui flussi di cassa attesi.

Contesto macroeconomico

Nel corso del 2024, così come per il 2023, il Gruppo ENAV non ha registrato impatti operativi, commerciali o economico-finanziari direttamente correlati al conflitto russo-ucraino o agli altri conflitti internazionali. Ogni posizione aperta con clienti appartenenti alla Federazione Russa è stata oggetto di svalutazione già nel corso

B'zin.

6.30/122

dell'esercizio degli anni precedenti e non sono presenti ulteriori rapporti in essere con soggetti interessati dal regime sanzionatorio.

Con riferimento al Gruppo ENAV, non si registrano criticità nella catena di fornitura con impatti negativi in termini di *business continuity*. Inoltre, il Gruppo detiene un'adeguata giacenza delle parti di scorta necessarie per i sistemi operativi a supporto del proprio business, tali da contenere eventuali ritardi nella catena di fornitura. Il Gruppo continua a monitorare gli impatti sul proprio business e ad adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a garantire il pieno rispetto del regime sanzionatorio adottato dagli Stati dell'Unione Europea e ad identificare puntualmente possibili conseguenze sul proprio business attuale e prospettico in considerazione del protrarsi di uno scenario critico e in continua evoluzione.

Con riferimento a quanto illustrato, il Gruppo non presenta impatti significativi sui principali indicatori alternativi di performance e non si prevedono impatti sui flussi di cassa attesi come rappresentato nel piano industriale approvato.

4. ANDAMENTO OPERATIVO E ECONOMICO PATRIMONIALE

4.1. Scenario di riferimento e risultato della gestione

Il 2024 si è caratterizzato per i significativi elementi di complessità, generati da uno scenario geopolitico instabile a seguito della crisi russo-ucraina e del conflitto israelo-palestinese, che hanno influenzato l'andamento dell'economia globale. Sulla base delle informazioni rese disponibili dalla Banca d'Italia, alla fine del 2024 la crescita economica nell'area dell'euro si è indebolita, penalizzata dalla scarsa vivacità di consumi e investimenti e dalla flessione delle esportazioni.

Sul fronte nazionale, gli ultimi dati sui principali indicatori macroeconomici diffusi da Istat (marzo 2025) indicano una crescita del PIL nazionale per l'anno 2024 dello 0,7% rispetto all'anno precedente. Come rilevato dallo stesso Istituto Nazionale di Statistica, lo sviluppo è stato stimolato sia da un contributo positivo della domanda nazionale sia della domanda estera netta. Positivo l'andamento dell'inflazione nazionale che, secondo quanto comunicato da EUROSTAT (gennaio 2025), chiude l'anno a +1,1%.

La congiuntura economica nazionale, pur in un contesto di forte complessità, non ha rallentato la crescita del traffico aereo, già in forte ripresa dal 2023, dopo un periodo caratterizzato da una sostanziale difficoltà del mercato a seguito degli effetti della pandemia.

Relativamente alle Unità di Servizio, l'anno in corso ha registrato un incremento complessivo per il traffico in Rotta del +10,5%, portando l'Italia ad attestarsi quale *best performer* tra i 5 Big europei. Infatti, il risultato registrato in Italia nel 2024 risulta ben al di sopra della media (+6,4%) registrata dagli Stati dell'area EUROCONTROL.

In tale scenario, un ruolo preminente nello sviluppo del traffico aereo lo ha rivestito il mercato internazionale, il quale rappresenta circa il 40% del fatturato di Rotta, con un dato a fine 2024 pari al +14,5% rispetto al precedente anno. Tra i fattori che hanno positivamente contribuito all'incremento del traffico di Rotta, si segnala anche, a partire dal 21 marzo 2024, l'estensione dell'ambito di applicazione del *Free Route Airspace* (FRA) da 9.000 metri a 6.500 metri.

Anche il dato relativo al traffico passeggeri si colloca in linea con quanto sopra descritto. Infatti, i dati resi disponibili da Assaeroporti per l'anno 2024 riportano un incremento complessivo del +11,1%, con oltre 219 milioni di passeggeri transitati negli aeroporti italiani. Tra gli scali che hanno maggiormente contribuito al risultato nazionale troviamo Roma Fiumicino con oltre 49 milioni di passeggeri (+21,4% vs 2023) seguito da Milano Malpensa con circa 29 milioni (+10,9% vs 2023) e da Bergamo Orio al Serio con oltre 17 milioni di passeggeri (+8,6% vs 2023). Sul totale degli aeroporti nazionali ben otto hanno superato la soglia dei 10 milioni di passeggeri.

L'importante incremento del traffico aereo, unitamente al maggior impulso delle attività sul mercato non regolamentato, ha positivamente contribuito ai risultati della gestione. L'anno 2024 infatti si colloca come un anno record per quanto concerne il valore complessivo dei ricavi, pari a 1.036,7 milioni di euro, in crescita di 36,7 milioni di euro rispetto al 2023 (+3,7%), nonché per quanto attiene il valore del risultato operativo, con un EBITDA a livello di Gruppo pari a 310,9 milioni di euro, in crescita di 10,9 milioni di euro (+3,6%).

430423

L'anno in corso ha visto importanti novità per quanto concerne il mercato regolamentato di ENAV in quanto, attraverso la Decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 della Commissione europea, emanata a giugno 2024, il regolatore comunitario ha stabilito i target di efficienza economica e capacità operativa a livello dell'Unione per il periodo di riferimento 2025-2029 (RP4), ai quali tutti gli Stati europei ed i relativi fornitori dei servizi della navigazione aerea devono attenersi.

Conseguentemente a tale Decisione, alla quale tra l'altro ha fatto seguito la successiva emanazione di alcuni documenti di natura metodologica, le strutture tecniche della Società hanno quindi proceduto ad effettuare le preliminari pianificazioni per le diverse aree prestazionali, per gli anni del RP4. Successivamente, ENAC, quale regolatore nazionale di riferimento per lo schema prestazionale e tariffario comunitario, ha avviato una fase di analisi ed interlocuzione con la Società, ai fini di un assessment circa la conformità della pianificazione economico-operativa della Società ai target fissati dalla Commissione.

A valle di tale procedimento, il regolatore nazionale ha quindi consolidato il Piano delle Performance e lo ha trasmesso alla Commissione europea nell'ultimo trimestre del 2024.

Alla tendenza osservata per il mercato regolamentato si associa anche l'espansione registrata sul mercato terzo vendita di servizi, di consulenza, software e manutenzioni.

Tali maggiori attività svolte dalle Società del Gruppo, sia nell'ambito delle attività regolamentate che nello sviluppo delle delivery sulle commesse di vendita, hanno determinato una crescita dei costi, che, a fine 2024 risultano pari a 725,8 milioni di euro in crescita del 3,7%, rispetto al precedente esercizio. A trainare tale crescita è stato il maggior costo del personale, il quale nell'anno ha visto un incremento del 4,2% a seguito anche del maggior effort profuso dal personale operativo nelle attività di assistenza alla navigazione aerea. A tal proposito, si evidenzia come il dato delle Unità di Servizio di Rotta registrate a fine 2024, oltre che crescere del 10,5% rispetto al precedente anno, sono risultate in crescita del 4% anche nel confronto con le stime effettuate nel Budget.

Per quanto riguarda i costi esterni, il dato a fine 2024 vede una crescita più contenuta, pari allo 0,8% (+1,3%) rispetto al precedente esercizio, anche grazie all'effetto del processo avviato in corso d'anno sui costi esterni, orientato all'efficientamento su alcune categorie di spesa, non strettamente correlate alla continuità operativa e allo sviluppo del mercato terzo.

Gli sforzi espressi da tutte le Società del Gruppo, costantemente impegnate nel garantire servizi più efficienti ed efficaci, opportunamente guidati dalle azioni gestionali adottate dal Vertice, hanno consentito al Gruppo ENAV di pervenire ad un risultato netto della gestione del 2024 pari a 125,7 milioni di euro in incremento di 13 milioni di euro (+11,5%) rispetto al consuntivo del precedente esercizio.

L'anno appena concluso ha evidenziato un rinnovato impulso alle implementazioni tecnologiche realizzate dal Gruppo, con un volume degli investimenti che si è attestato a 119,1 milioni di euro in incremento di 8,6 milioni di euro rispetto all'esercizio 2023.

4.2. Andamento del mercato e del traffico aereo

Il mercato del traffico aereo nel 2024 conferma, per gli Stati dell'area Eurocontrol, la tendenza in incremento del volume dei voli gestiti registrando, rispetto al 2023, un aumento sia delle Unità di Servizio (UdS) per +6,4% che nel numero dei voli assistiti per +5,2%, consolidando il trend positivo emerso a decorrere dalla seconda metà del 2022.

Le unità di servizio di rotta (*) riferite all'Italia nel 2024, hanno registrato un incremento del 10,5%, rispetto al 2023, valore superiore a quello realizzato dagli Stati del cosiddetto *comparator group* dell'Europa continentale. Anche nel confronto con il 2019, quale ultimo anno di riferimento pre-pandemico, i dati registrati nel 2024 per l'Italia, confermano una piena ripresa del mercato del traffico aereo rilevando un +16,8% in termini di unità di servizio di rotta, dato simile a quanto registrato per la Spagna, mentre Gran Bretagna e Germania non hanno ancora recuperato i livelli di traffico del 2019.

Anche le unità di servizio di terminale registrate in Italia si attestano su valori positivi pari a un +9,8%, rispetto all'esercizio precedente, dato in linea con quanto rilevato per il traffico di rotta e confermano valori positivi anche nel confronto con il 2019 rilevando un incremento in termini di unità di servizio del 7,8%.

Bru

430/124

Tali risultati positivi sono confermati anche dall'andamento del traffico passeggeri nel sistema aeroportuale italiano che ha visto nel 2024 transitare circa 219 milioni di passeggeri con un incremento dell'11,1%, rispetto al 2023 con un terzo dei viaggiatori sul segmento nazionale e due terzi sull'internazionale. Tra i primi 10 aeroporti per numero di passeggeri si colloca Roma Fiumicino con 49,2 milioni di passeggeri (+21,4% rispetto al 2023), Milano Malpensa con circa 28,9 milioni di viaggiatori (+10,9% rispetto al 2023) e Bergamo Orio al Serio con 17,3 milioni di passeggeri (+8,6% rispetto al 2023). Sul totale degli aeroporti nazionali otto hanno superato la soglia dei 10 milioni di passeggeri.

Traffico totale di rotta unità di servizio (**)	2024	2023	n.	Variazioni %
Francia	22.734.693	21.088.292	1.646.401	7,8%
Germania	14.416.243	13.730.337	685.906	5,0%
Gran Bretagna	12.213.035	11.919.138	293.897	2,5%
Spagna	13.397.352	12.451.831	945.521	7,6%
Italia (***)	11.732.611	10.618.354	1.114.257	10,5%
EUROCONTROL	165.273.038	155.323.653	9.949.385	6,4%

(*) traffico che riguarda il sorvolo dello spazio aereo italiano con o senza scalo.

(**) per "unità di servizio" si intende l'unità di misura utilizzata in ambito Eurocontrol al fine della determinazione del valore del servizio reso, ottenuta dalla combinazione di due elementi: il peso dell'aeromobile al decollo e la distanza di percorrenza.

(***) escluso il traffico esente non comunicato ad Eurocontrol.

Traffico di rotta

Il traffico di rotta in Italia ha evidenziato, nel 2024, un incremento sia delle unità di servizio (UdS) comunicate da Eurocontrol che si attestano a +10,5% (pari valore includendo la categoria residuale *Esente non comunicato ad Eurocontrol*) che del numero dei voli assistiti del +8,9% (+8,8% se si ricomprende la categoria residuale *Esente non comunicato ad Eurocontrol*) rispetto al 2023.

Il positivo andamento dei flussi di traffico dell'esercizio 2024, in termini di unità di servizio, conferma come l'Italia sia un Paese ad alta attrattività turistica, dato evidenziato dal traffico aereo internazionale che registra un incremento del 10,3%, sebbene permangano alcune criticità sullo scenario internazionale quali la crisi russoucraina e quella israelo-palestinese. La chiusura dello spazio aereo russo-ucraino, il cui impatto tuttavia si è rivelato di lieve entità in quanto tali voli rappresentano una quota trascurabile dei ricavi della Capogruppo, ha determinato una nuova pianificazione dei flussi di traffico a livello europeo con una diversa rimodulazione dei voli su rotte alternative a quelle non più utilizzabili al momento. Di questo scenario in parte hanno beneficiato anche le rotte dello spazio aereo italiano per una maggiore frequenza di utilizzazione da parte dei vettori. Il traffico aereo sulle rotte dello spazio aereo italiano è stato inoltre incentivato dall'abbassamento del limite da 9.000 metri a 6.500 metri, a partire dal 21 marzo 2024, del *Free Route Airspace* (FRA), ovvero lo spazio aereo nel quale è possibile volare con rotte dirette, senza l'utilizzo di aerovie. Quest'ultima azione ha certamente contribuito all'ottimo risultato registrato sul traffico di sorvolo, +11,1% in termini di unità di servizio-rispetto all'anno precedente.

Anche dal confronto con il dato del 2019 emergono risultati positivi che si configurano in un +16,8% in termini di unità di servizio di rotta (+5,7% 2023 verso 2019).

L'analisi delle rotte che hanno interessato lo spazio aereo nazionale, classificate in base alla distanza chilometrica percorsa, nel 2024 in confronto con l'esercizio precedente, mostra un maggiore utilizzo delle fasce a media percorrenza chilometrica (tra 350 e 700 km) e bassa percorrenza (< 350 km) dello spazio aereo pari rispettivamente al +14% e al 12%.

Bruno

Giovanni
Cantaroni

30/125

Traffico in rotta (numero di voli)	2024	2023	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	303.182	292.848	10.334	3,5%
Internazionale	1.074.755	974.245	100.510	10,3%
Sorvolo	805.944	733.293	72.651	9,9%
Totale pagante	2.183.881	2.000.386	183.495	9,2%
Militare	33.402	33.445	(43)	-0,1%
Altro esente	18.765	19.742	(977)	-4,9%
Totale esente	52.167	53.187	(1.020)	-1,9%
Totale comunicato da Eurocontrol	2.236.048	2.053.573	182.475	8,9%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	22.508	22.883	(375)	-1,6%
Totale complessivo	2.258.556	2.076.456	182.100	8,8%

Traffico in rotta (unità di servizio)	2024	2023	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	1.854.530	1.829.989	24.541	1,3%
Internazionale	4.642.453	4.053.315	589.138	14,5%
Sorvolo	5.106.654	4.598.228	508.426	11,1%
Totale pagante	11.603.637	10.481.532	1.122.105	10,7%
Militare	114.714	121.004	(6.290)	-5,2%
Altro esente	14.260	15.818	(1.558)	-9,8%
Totale esente	128.974	136.822	(7.848)	-5,7%
Totale comunicato da Eurocontrol	11.732.611	10.618.354	1.114.257	10,5%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	3.297	3.254	43	1,3%
Totale complessivo	11.735.908	10.621.608	1.114.300	10,5%

Analizzando la composizione del traffico aereo di rotta si evidenzia:

- un traffico internazionale commerciale, categoria di voli con partenza o arrivo in uno scalo posto sul territorio italiano che ha registrato nel 2024, rispetto all'esercizio precedente, un risultato positivo sia in termini di unità di servizio (UdS) (+14,5%) che nel numero di voli assistiti (+10,3%), in aumento anche la distanza media percorsa (+1,6%) ed il peso medio (3,3%). Anche nel confronto dei risultati del 2024 con il 2019 emerge una crescita del traffico aereo gestito che, in termini unità di servizio, si attesta a +13,8%. Il traffico internazionale rappresenta in termini di UdS circa il 40% del totale comunicato da Eurocontrol. Relativamente alla percorrenza chilometrica delle rotte di traffico internazionale (bassa, media e alta percorrenza sullo spazio aereo nazionale) nell'esercizio 2024, le rotte ad alta e media percorrenza chilometrica sono quelle che hanno mostrato il maggiore incremento. In merito alle direttive di volo per continente, il 2024 nel confronto con il 2023, ha evidenziato, in termini di unità di servizio, un incremento di tutti i collegamenti tra l'Italia e le diverse aree geografiche del resto del mondo. In particolare, i voli con destinazione nel resto d'Europa registrano un aumento del +11% e sono rappresentativi di circa il 78% delle UdS totali di traffico internazionale, mentre quelli con destinazione Asia (+29%), Africa (+17%) e Continente Americano (+37%) rappresentano circa il 7 - 8% del totale delle UdS internazionali;
- un traffico di sorvolo commerciale, categoria di movimenti di solo attraversamento dello spazio aereo nazionale, che ha registrato nel 2024 un incremento sia delle Unità di Servizio (+11,1%) che nel numero di voli assistiti (+9,9%). Tali risultati, confermano il trend positivo già emerso nell'esercizio precedente e mostrano un ottimo risultato anche nel confronto con il 2019 in cui si evidenzia un +25,7% in termini di

Bruno

130/126

unità di servizio. Il traffico di sorvolo rappresenta, in termini di UdS, circa il 43% del totale UdS comunicato da Eurocontrol.

Con riferimento alle distanze chilometriche percorse nell'esercizio in esame, si rileva, in termini di UdS, il maggior utilizzo delle rotte a bassa e media percorrenza, pari rispettivamente a +15% e +16%.

Riguardo alle principali direttive di traffico, nel 2024, si è registrato un incremento del +10% in termini di UdS dei collegamenti che coinvolgono l'Europa per i voli intra-europei, rappresentativi di circa il 54% del totale delle UdS di sorvolo, mentre quelle relative ai collegamenti Europa-Africa ed Europa-Asia, che rappresentano rispettivamente circa il 23% e il 14%, evidenziano un aumento del +6% UdS e +35% UdS. Il traffico aereo Europa - Continente Americano ha registrato un incremento del +3% di UdS nel confronto con il 2023 e un significativo aumento nel confronto con il 2019 (+88%);

- un traffico nazionale commerciale che ha registrato nel 2024 un incremento sia delle unità di servizio (+1,3%) che nel numero dei voli assistiti (+3,5%) e una riduzione nella distanza media percorsa (-2,2%). Il dato di aumento delle UdS nazionali, inferiore rispetto a quello delle altre tipologie di traffico, dipende dal positivo andamento dei flussi di traffico nazionale riscontrato nel biennio 2022-2023 che aveva già consentito il recupero totale delle UdS sviluppate nel 2019 e confermate anche per il 2024 (+4,7%). Il traffico nazionale rappresenta, in termini di UdS, il 16% del totale comunicato da Eurocontrol.

La minore distanza media percorsa nel 2024 è imputabile al minore utilizzo delle rotte ad alta percorrenza chilometrica (>700 km) che collegano le destinazioni del Nord con il Sud del Paese, rappresentativi di circa il 49% del totale delle UdS nazionali, che hanno mostrato un decremento del -1,4% in termini di UdS. La fascia a bassa percorrenza chilometrica ha invece registrato un aumento del +19,4% in termini di UdS e rappresenta il 9% del totale delle UdS nazionali;

- un traffico esente suddiviso in: i) traffico esente comunicato da Eurocontrol che ha registrato un decremento del 5,7% in termini di unità di servizio e dell'1,9% nel numero dei voli assistiti. Su tale categoria di voli si riflette principalmente l'andamento dell'attività dei voli militari (-5,2% di UdS) che rappresenta circa l'89% del traffico esente; ii) il traffico esente non comunicato ad Eurocontrol, di residuale incidenza sui ricavi, evidenzia un incremento delle unità di servizio (+1,3%) e una diminuzione nel numero dei voli assistiti pari a -1,6%. Il traffico aereo esente rappresenta solo l'1% del totale delle UdS 2024.

Relativamente alle compagnie aeree, nel 2024, l'attività di volo del segmento *low-cost* si mantiene centrale per i volumi di traffico aereo prodotti nello spazio aereo italiano, con Ryanair, Easyjet e Wizz Air, che si sono collocate tra le prime quattro compagnie aeree per numero di UdS sviluppate nel 2024. Anche Vueling, Transavia, Aegean Airlines, Volotea ed Eurowings hanno realizzato volumi di traffico nel mercato aereo italiano positivi rispetto all'esercizio precedente. Ryanair è il primo vettore in Italia per volumi di traffico, con una quota di mercato del 20% sul totale UdS 2024 ed un incremento del +11,6% nel confronto con il 2023.

Tra i vettori di tradizionali, si registrano incrementi tra le compagnie medio-orientali quali Turkish Airlines (+8,3% UdS), Emirates (+20,2% UdS) e Qatar Airways (+18,7% UdS), rappresentative congiuntamente di una quota del mercato italiano dell'8% di UdS. Tra le principali compagnie europee, ottengono risultati positivi, nel confronto con il 2023, Lufthansa (+1,7% UdS), Air France (+6,8% UdS) e British Airways (+16,4% UdS). La compagnia aerea ITA (Italia Trasporto Aereo) ha registrato un incremento del +13,2% di UdS, collocandosi al terzo posto per volumi prodotti, con una quota di mercato che rappresenta il 7% del totale delle UdS del 2024.

Traffico di terminale

Il traffico di terminale comunicato da Eurocontrol, che riguarda le attività di decollo e atterraggio nel raggio di 20 km dalla pista regista, nel 2024, un andamento positivo sia in termini di unità di servizio, pari a +9,8%, che per numero di voli assistiti, pari a +7,5% rispetto al 2023. Tali valori positivi trovano conferma anche nel confronto con il 2019 da cui emerge un incremento del +7,8% in termini di unità di servizio.

130/127

Traffico di terminale (numero di voli)	2024	2023	Variazioni n.	%
Nazionale				
Chg. Zone 1	43.781	37.906	5.875	15,5%
Chg. Zone 2	65.646	66.247	(601)	-0,9%
Chg. Zone 3	184.328	178.747	5.581	3,1%
Totale voli nazionali	293.755	282.900	10.855	3,8%
Internazionale				
Chg. Zone 1	113.909	95.242	18.667	19,6%
Chg. Zone 2	199.205	183.676	15.529	8,5%
Chg. Zone 3	221.382	205.359	16.023	7,8%
Totale voli internazionali	534.496	484.277	50.219	10,4%
Totale pagante	828.251	767.177	61.074	8,0%
Esenti				
Chg. Zone 1	106	99	7	7,1%
Chg. Zone 2	817	868	(51)	-5,9%
Chg. Zone 3	19.397	19.961	(564)	-2,8%
Totale voli esenti	20.320	20.928	(608)	-2,9%
Totale comunicato da Eurocontrol	848.571	788.105	60.466	7,7%
Esente non comunicato ad Eurocontrol				
Chg. Zone 1	0	0	0	n.a.
Chg. Zone 2	239	248	(9)	-3,6%
Chg. Zone 3	11.798	12.347	(549)	-4,4%
Tot. voli esenti non comunicati ad Eurocontrol	12.037	12.595	(558)	-4,4%
Totali per chg Zone				
Chg. Zone 1	157.796	133.247	24.549	18,4%
Chg. Zone 2	265.907	251.039	14.868	5,9%
Chg. Zone 3	436.905	416.414	20.491	4,9%
Totale complessivo	860.608	800.700	59.908	7,5%

B.zem

630/128

Traffico di terminale (unità di servizio)	2024	2023	n.	Variazioni %
Nazionale				
Chg. Zone 1	56.062	48.759	7.303	15,0%
Chg. Zone 2	80.210	81.190	(980)	-1,2%
Chg. Zone 3	216.367	208.811	7.556	3,6%
Totale uds nazionale	352.639	338.760	13.879	4,1%
Internazionale				
Chg. Zone 1	192.439	156.847	35.592	22,7%
Chg. Zone 2	285.158	258.942	26.216	10,1%
Chg. Zone 3	258.690	236.667	22.023	9,3%
Totale uds internazionale	736.287	652.456	83.831	12,8%
Totale pagante	1.088.926	991.216	97.710	9,9%
Esenti				
Chg. Zone 1	165	162	3	1,9%
Chg. Zone 2	455	395	60	15,2%
Chg. Zone 3	7.211	7.419	(208)	-2,8%
Totale uds esenti	7.831	7.976	(145)	-1,8%
Totale comunicato da Eurocontrol	1.096.757	999.192	97.565	9,8%
Esente non comunicato ad Eurocontrol				
Chg. Zone 1	0	0	0	n.a.
Chg. Zone 2	20	21	(1)	-4,8%
Chg. Zone 3	855	885	(30)	-3,4%
Tot. uds esente non comunicato ad Eurocontrol	875	906	(31)	-3,4%
Totali per chg Zone				
Chg. Zone 1	248.666	205.768	42.898	20,8%
Chg. Zone 2	365.843	340.548	25.295	7,4%
Chg. Zone 3	483.123	453.782	29.341	6,5%
Totale complessivo	1.097.632	1.000.098	97.534	9,8%

In termini complessivi, i risultati del 2024, comparati con il precedente esercizio, registrano incrementi di attività in termini di unità di servizio e di voli assistiti comune a tutte le zone tariffarie con particolare riferimento alla Charging zone 1 la cui ripresa, nel periodo post pandemico, è stata più lenta rispetto alle altre zone tariffarie. In particolare:

- la Charging Zone 1, interamente riferita all'aeroporto di Roma Fiumicino, ha rilevato nel 2024 un incremento, in termini di unità di servizio, del +20,8% e del 18,4% come voli assistiti, con valori positivi anche rispetto al 2019 che si attesta a +6,4% di Uds. Nel confronto con il 2023 si evidenzia una ripresa consistente sia del traffico nazionale (+15% di Uds) che di quello internazionale (+22,7% di Uds) che beneficia anche del ritorno dei flussi di traffico verso destinazioni Extra-UE. Sull'andamento di tale aeroporto incide particolarmente l'attività della compagnia aerea ITA-Airways che ha registrato nel 2024 un incremento del +20% in termini di Uds, rispetto all'esercizio precedente, con un'incidenza sul totale dei voli dell'aeroporto di Roma Fiumicino del 28%, oltre alla crescente presenza sia dei vettori low-cost quali Ryanair e Wizz Air che delle compagnie aeree nord-americane, medio-orientali e cinesi;
- la Charging Zone 2, rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, ha registrato nel 2024 un incremento sia delle Uds (+7,4%) che dei voli assistiti (+5,9%) in cui incidono principalmente i volumi di traffico internazionale (+10,1% Uds). Anche rispetto al 2019 si registrano dei valori positivi con un incremento dei volumi di traffico aereo, in termini di unità di servizio, pari a +6,2%. Con riferimento agli aeroporti appartenenti a tale zona di tariffazione si rileva il buon andamento di tutti gli aeroporti, quali Milano Malpensa (+8,1% Uds), Bergamo Orio al Serio (+8,9% Uds), Milano Linate (+7,8% Uds) e Venezia Tessera (+3,3% Uds);
- la Charging Zone 3, che comprende tutti gli altri aeroporti nazionali, si attesta su valori positivi sia in termini di Uds (+6,5%) che di numero dei voli assistiti (+4,9%), trainata principalmente dall'andamento del traffico internazionale (+9,3% Uds). Rispetto al 2019, si rileva un incremento dei volumi di traffico aereo che si

Bruni

Giulio
Cattaneo

430/129

attesta a +9,8% in termini di unità di servizio. I principali aeroporti di questa fascia di tariffazione hanno ottenuto risultati positivi in termini di UdS nel confronto con il 2023, tra cui si evidenziano: Catania (+13,5% UdS), Bologna (+6% UdS), Palermo (+9,5%), Bari (+11,4% UdS) Cagliari (+6,2% UdS) e Olbia (+15,2% UdS).

4.3. Risultati economici, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV

Definizione degli indicatori alternativi di performance

Al fine di illustrare i risultati economici, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV e della Capogruppo, sono stati predisposti distinti schemi riclassificati in ottica gestionale, diversi dai prospetti coerenti con i principi contabili internazionali ed adottati dal Gruppo e dalla Capogruppo e contenuti rispettivamente nel Bilancio Consolidato e nel Bilancio di Esercizio. Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance alternativi, rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi di Bilancio, che vengono utilizzati dal management ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo e della Capogruppo, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal business.

L'utilizzo degli indicatori alternativi di performance nell'ambito delle informazioni regolamentate diffuse al pubblico, è stato reso obbligatorio con comunicazione CONSOB n. 0092543 del 3 dicembre 2015, che ha recepito gli orientamenti emanati il 5 ottobre 2015 dall'*European Securities and Markets Authority* (ESMA) n. 2015/1415. Tali indicatori hanno l'obiettivo di migliorare la comparabilità, l'affidabilità e la comprensibilità dell'informativa finanziaria.

Nel seguito sono forniti i criteri utilizzati per la costruzione di tali indicatori:

- EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization): indicatore che evidenzia il risultato economico prima degli effetti della gestione finanziaria e di quella fiscale, nonché degli ammortamenti e svalutazioni delle attività materiali e immateriali e dei crediti e degli accantonamenti, così come riportati negli schemi di bilancio e rettificati per i contributi in conto investimenti direttamente connessi agli investimenti in ammortamento a cui si riferiscono;
- EBITDA margin: è pari all'incidenza percentuale dell'EBITDA sul totale dei ricavi, rettificati dai contributi in conto investimento come sopra specificato;
- EBIT (Earnings Before Interest and Taxes): corrisponde all'EBITDA al netto degli ammortamenti rettificati dai contributi in conto investimenti e dalle svalutazioni delle attività materiali e immateriali e dei crediti e dagli accantonamenti;
- EBIT margin: corrisponde all'incidenza percentuale dell'EBIT sul totale dei ricavi decurtati dai contributi in conto investimento come sopra specificato;
- Capitale immobilizzato netto: è un indicatore patrimoniale rappresentato dal capitale fisso impiegato per l'operatività aziendale che include le voci relative ad attività materiali, attività immateriali, partecipazioni, crediti commerciali non correnti e altre attività e altre passività non correnti;
- Capitale di esercizio netto: è pari al capitale impiegato per l'operatività aziendale caratteristica che include le voci Rimanenze, Crediti commerciali e Altre attività correnti non finanziarie al netto dei Debiti commerciali e delle Altre passività correnti ad esclusione di quelle di natura finanziaria;
- Capitale investito lordo: è la somma del Capitale immobilizzato netto e del Capitale di esercizio netto;
- Capitale investito netto: è la somma del Capitale investito lordo decurtato dal fondo benefici ai dipendenti, dai fondi per rischi ed oneri e dalle Attività/Passività per imposte anticipate/differite;
- Indebitamento finanziario netto: è la somma delle Passività finanziarie correnti e non correnti, dei crediti finanziari correnti e non correnti, dei debiti commerciali non correnti e delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti. L'indebitamento finanziario netto è determinato in modo conforme a quanto previsto dall'orientamento n. 39 emanato dall'ESMA e in linea con il Richiamo di Attenzione n. 5/21 emesso dalla CONSOB il 29 aprile 2021;
- Free cash flow: è pari alla somma del flusso di cassa generato o assorbito dall'attività di esercizio e del flusso di cassa generato o assorbito dall'attività di investimento.

Bru

430/130

Variazioni dell'area di consolidamento

Nel 2024 non vi sono state variazioni dell'area di consolidamento rispetto a quanto dichiarato per l'esercizio 2023.

Conto Economico consolidato riclassificato

Il Gruppo ENAV chiude l'esercizio 2024 con un utile consolidato in crescita dell'11,5%, un totale ricavi in incremento del 3,7% e un EBITDA a 310,9 milioni di euro in aumento del 3,6%, il tutto rispetto all'esercizio 2023. Tali risultati riflettono l'incremento del traffico aereo assistito che ha registrato aumenti costanti nell'arco dell'esercizio 2024 attestandosi a fine anno, in termini di unità di servizio di rotta, a +10,5% rispetto al 2023 e un +16,8% rispetto ai valori emersi nel 2019, anno non ancora influenzato dalla crisi pandemica, e ad un +9,8% in termini di unità di servizio di terminale. Tutti i mesi dell'esercizio 2024 hanno rilevato valori in aumento rispetto sia al 2023 che al 2019, con i mesi della cosiddetta *summer season* che hanno registrato un +11,6% nel mese di giugno, +9,3% nel mese di luglio, +11,9% nel mese di agosto e un +10,7% nel mese di settembre, rispetto al 2023 ed in termini di unità di servizio di rotta.

La positività di tali risultati si riflette sui ricavi da core business che registrano una crescita del 6,1%, rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a 1.006,1 milioni di euro, pur in presenza della riduzione della tariffa di rotta del -4,9%, e compensano pienamente la componente balance che incide con un valore negativo pari a 55,7 milioni di euro, in incremento di 27,6 milioni di euro rispetto al 2023.

Nel totale dei ricavi incide positivamente anche la componente dei ricavi sviluppati sul mercato non regolamentato che producono un ottimo risultato attestandosi a 49,3 milioni di euro, in incremento del 14,4% rispetto all'esercizio precedente.

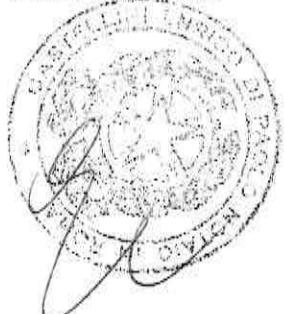
I costi operativi registrano complessivamente un aumento del 3,7%, rispetto all'esercizio precedente, influenzati da un marginale aumento degli altri costi operativi (+0,8%) e dal maggior costo del personale (+4,2%) che recepisce l'incremento retributivo legato alla rivalutazione del 2% dei minimi contrattuali, l'incremento dell'organico medio di Gruppo che si attesta a +68 risorse e all'aumento della parte variabile della retribuzione connessa al personale operativo e riferita al forte incremento del traffico aereo assistito.

Il maggior valore dei ricavi che si attestano a 1.036,7 milioni di euro in aumento complessivo di 36,7 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, permette di coprire interamente l'aumento dei costi operativi pari a complessivi 25,9 milioni di euro, determinando un EBITDA di 310,9 milioni di euro, in incremento del 3,6%, rispetto all'esercizio 2023.

Sull'EBIT dell'esercizio che si attesta a 187,2 milioni di euro, in crescita dell'8,4%, rispetto al 2023, incidono i maggiori ammortamenti (+2,2%) e la riduzione di 6,2 milioni di euro nella voce legata alle svalutazioni crediti ed accantonamenti ai fondi rischi.

La gestione finanziaria incide negativamente per 8,3 milioni di euro, in miglioramento del 26,3% principalmente per i maggiori interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari maggiormente remunerativi rispetto al periodo a confronto.

A seguito di tali dinamiche ed a valle del carico fiscale (tax rate del 29%), l'utile consolidato dell'esercizio si attesta a 125,7 milioni di euro in incremento di 13 milioni di euro nel confronto con il 2023 in cui l'utile consolidato era risultato pari a 112,7 milioni di euro.



Bren.

Giulio
Cantù

430 / 3A

	2024	2023	Valori	Variazioni
				%
Ricavi da attività operativa	1.055.409	990.916	64.493	6,5%
Balance	(55.657)	(28.090)	(27.567)	98,1%
Altri ricavi operativi	36.993	37.177	(184)	-0,5%
Totale ricavi	1.036.745	1.000.003	36.742	3,7%
Costi del personale	(592.436)	(568.286)	(24.150)	4,2%
Costi per lavori interni capitalizzati	28.483	28.945	(462)	-1,6%
Altri costi operativi	(161.868)	(160.611)	(1.257)	0,8%
Totale costi operativi	(725.821)	(699.952)	(25.869)	3,7%
EBITDA	310.924	300.051	10.873	3,6%
EBITDA margin	30,0%	30,0%	0,0%	
Ammortamenti netto contributi su investimenti	(119.709)	(117.159)	(2.550)	2,2%
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(4.012)	(10.222)	6.210	-60,8%
EBIT	187.203	172.670	14.533	8,4%
EBIT margin	18,1%	17,3%	0,8%	
Proventi (oneri) finanziari	(8.286)	(11.237)	2.951	-26,3%
Risultato prima delle imposte	178.917	161.433	17.484	10,8%
Imposte dell'esercizio	(53.202)	(48.723)	(4.479)	9,2%
Utile/(Perdita) consolidata dell'esercizio	125.715	112.710	13.005	11,5%
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	125.829	112.921	12.908	11,4%
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi	(114)	(211)	97	-46,0%

(migliaia di euro)

Analisi dei ricavi

I ricavi da attività operativa si attestano a 1.055,4 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto all'esercizio precedente, del 6,5% composti per 1.006,1 milioni di euro dai ricavi da core business della Capogruppo e per 49,3 milioni di euro dai ricavi per attività svolte dal Gruppo sul mercato terzo, in incremento del 14,4%, rispetto al 2023.

I ricavi da core business si riferiscono ai ricavi di rotta commerciali per 732,2 milioni di euro in incremento del 5,4%, rispetto all'esercizio precedente, per effetto delle maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio pari a +10,7% (+11,2% 2023 su 2022) riguardanti in particolare il traffico aereo internazionale e di sorvolo, in presenza di una riduzione nella tariffa applicata nel 2024 del -4,9% (euro 68,77 nel 2024 vs euro 72,28 nel 2023), riduzione che si attesta a -5,2% se si considera la sola tariffa al netto dei balance.

I ricavi di terminale commerciali ammontano a 263 milioni di euro e registrano un incremento del 9,1%, rispetto al 2023, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attesta a +9,9% (+11,1% 2023 su 2022) in cui emerge il buon andamento del traffico aereo internazionale e con valori positivi anche rispetto al 2019 registrando un +7,9% in termini di unità di servizio.

In particolare, la *prima zona di tariffazione*, rappresentata dall'aeroporto di Roma Fiumicino, ha registrato un incremento del traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +20,9% rispetto al 2023 (+29,9% 2023 su 2022) con risultati positivi sia per il traffico aereo nazionale che internazionale. La tariffa applicata nel 2024

430/132

pari a euro 193,05 ha registrato un incremento del 5,17% rispetto alla tariffa applicata nel 2023 che ammontava a euro 183,56.

La seconda zona di tariffazione, rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, rileva un aumento nel traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +7,4% (+10,2% 2023 su 2022) concentrato sul traffico aereo internazionale. La tariffa del 2024 è stata pari a euro 216,28 in lieve incremento rispetto alla tariffa applicata nel 2023 che ammontava a euro 214,16.

La terza zona di tariffazione, che comprende n. 40 aeroporti a medio e basso traffico, registra un incremento nel traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +6,6% rispetto al 2023 (+4,7% 2023 su 2022) riferito principalmente al traffico aereo internazionale. La tariffa applicata nel 2024 si attesta a euro 332,27 in leggera riduzione rispetto alla tariffa 2023 che ammontava a euro 334,08.

I ricavi da mercato non regolamentato ammontano a 49,3 milioni di euro e registrano un incremento del 14,4%, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per lo sviluppo di diversi progetti tra cui: l'attività di consulenza aeronautica per lo sviluppo del piano nazionale per la navigazione aerea in Arabia Saudita; il progetto per la fornitura e l'installazione di un nuovo radar presso la Base aerea di Sigonella per potenziare la sorveglianza aerea sia in ambito militare che civile; il progetto di ammodernamento e adeguamento tecnologico dei sistemi di radionavigazione e comunicazione per il controllo del traffico aereo per l'aeroporto internazionale di Asmara e Massawa; l'ammodernamento dei sistemi di atterraggio strumentali di precisione (ILS) per l'aeroporto militare di Decimomannu sede di addestramento dei piloti italiani e stranieri da parte dell'Aeronautica Militare Italiana; la fornitura e l'installazione del sistema *Aeronautical Information Management* (AIM) per l'Istituto Dominicano de Aviacion Civil; la fornitura del nuovo sistema di gestione delle informazioni aeronautiche denominato "Cronos" e del sistema AMHS (Aeronautical Message Handling System) per il cliente Fiji Airports LTD; le attività di *flight inspection and validation* in Kenya ed in Romania.

La componente rettificativa per balance, parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide negativamente per un valore complessivo di 55,7 milioni di euro quale effetto netto tra i balance rilevati nell'esercizio 2024 pari a un valore positivo di 55 milioni di euro (positivi di 77,7 milioni di euro nel 2023) e i balance inseriti in tariffa nel 2024 pari a negativi 105 milioni di euro (balance n-2 negativi pari a 100,4 milioni di euro nel 2023) riferiti principalmente alla seconda quota dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 recuperabili in quote costanti in 5 anni e in 7 anni per la terza zona di tariffazione. I balance iscritti nell'esercizio si riferiscono principalmente all'incremento inflattivo per 63,6 milioni di euro, associati al diverso tasso inflattivo tra il dato rilevato al 2024 e quanto inserito nell'arco temporale del piano di performance, i balance positivi legati al recupero dei maggiori tassi di interesse emersi a consuntivo, rispetto a quanto pianificato nel piano di performance, per complessivi 12,6 milioni di euro, e i balance positivi legati a costi sostenuti e non prevedibili all'atto della presentazione del piano di performance in conformità a quanto previsto nel Regolamento UE 2019/317. Tali effetti positivi sono stati in parte compensati dalla rilevazione dei balance per rischio traffico sia di rotta che della prima e seconda zona di tariffazione per complessivi 14,8 milioni di euro, in restituzione ai vettori avendo generato a consuntivo maggiori unità di servizio rispetto al dato pianificato. Nel saldo della voce balance incidono inoltre le variazioni balance per negativi 3,3 milioni di euro legate ad aggiustamenti di alcuni balance iscritti nell'esercizio precedente e l'attualizzazione dei balance rilevati nell'esercizio in un arco temporale coerente con i Regolamenti UE.

Analisi dei costi

I costi operativi mostrano un incremento del +3,7%, rispetto al 2023, attestandosi a 725,8 milioni di euro e rilevano un aumento del costo del personale (+4,2%), degli altri costi operativi (+0,8%) e una leggera riduzione nei costi per lavori interni capitalizzati (-1,6%).

Con riferimento al costo del personale che si attesta a 592,4 milioni di euro in incremento di 24,1 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, si evidenzia che tale maggior valore è legato (i) alla rivalutazione dei minimi contrattuali del 2% che ha rilevato due aumenti, uno con decorrenza dal mese di settembre 2023 e l'altro da luglio 2024, (ii) all'aumento dell'organico di Gruppo che si attesta a +68 unità medie e +122 unità effettive, (iii) alla parte variabile della retribuzione influenzata dal maggior traffico aereo assistito che incide nella determinazione del premio di risultato, nello straordinario operativo e in alcuni istituti contrattuali riguardanti il personale operativo CTA (Controllori del Traffico Aereo) e FISO (Flight Information Service Officer) entrati in vigore dal 1° agosto 2024 a seguito del rinnovo della parte specifica dei servizi ATM diretti e complementari del

630/133

CCNL del trasporto aereo. Tale incremento è stato parzialmente compensato dalla riduzione delle ferie maturate e non godute, per la maggiore fruizione di tale istituto e il minor costo delle trasferte che aveva visto nell'esercizio precedente un incremento legato alle trasferte di tipo addestrativo del personale operativo. Gli altri costi operativi registrano un variazione netta in aumento di 1,3 milioni di euro, principalmente per l'acquisto ed impiego di parti di ricambio a supporto dei sistemi di assistenza al volo e per l'hardware acquisito sulle commesse di vendita, l'incremento di alcuni costi riguardanti il personale riferito al maggior costo dei buoni pasto, in quanto il valore unitario degli stessi è aumentato a partire dal mese di agosto 2024 a valle della firma dell'accordo sul rinnovo della parte specifica servizi ATM diretti e complementari del CCNL del trasporto aereo avvenuto a luglio 2024, e per le prestazioni professionali associate alla maggiore attività di sviluppo di commesse estere. Tali aumenti sono stati in parte compensati dalla continua riduzione dei costi per utenze e il minor costo di contribuzione ad Eurocontrol.

Margini

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'EBITDA che si attesta a 310,9 milioni di euro in incremento di 10,9 milioni di euro rispetto al 2023.

Gli ammortamenti, al netto dei contributi su investimenti, registrano un aumento del 2,2% quale effetto netto tra gli ammortamenti dei beni materiali ed immateriali risultati superiori rispetto ai maggiori contributi in conto impianti rilevati nell'esercizio e che contengono anche la quota riferita ad investimenti finanziati nell'ambito del PNRR, mentre la svalutazione dei crediti, congiuntamente all'accantonamento dei fondi rischi, ha determinato complessivamente un valore negativo pari a 4 milioni di euro, in miglioramento di 6,2 milioni di euro per il minore impatto delle passività considerate probabili per alcuni contenziosi a livello di Gruppo, rispetto al dato emerso nel 2023. Tali valori incidono nella determinazione dell'EBIT che si attesta a 187,2 milioni di euro in incremento dell'8,4% rispetto all'esercizio precedente.

I proventi ed oneri finanziari si attestano a negativi 8,3 milioni di euro, in miglioramento di 3 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto, principalmente per i maggiori interessi attivi maturati sui conti correnti bancari e per la componente finanziaria riferita all'attualizzazione dei crediti per balance, che hanno parzialmente compensato la maggiore incidenza degli interessi passivi sull'indebitamento bancario con un costo medio dell'indebitamento al 4,06% in incremento rispetto al tasso medio di indebitamento risultante al 31 dicembre 2023 (3,83%).

Le imposte dell'esercizio registrano un valore di 53,2 milioni di euro in incremento di 4,5 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, per il maggiore imponibile fiscale e per il diverso impatto delle imposte differite rispetto al dato del 2023. Il tax rate complessivo risulta pari al 29% tendenzialmente in linea con l'aliquota teorica.

L'utile dell'esercizio di competenza del Gruppo si attesta a 125,8 milioni di euro in incremento dell'11,4%, rispetto al 2023. La quota del risultato di esercizio di interessenza di terzi evidenzia una perdita di 0,1 milioni di euro, in miglioramento del 46% rispetto all'esercizio precedente.

B Zan

430/B4

Dati Patrimoniali e Finanziari riclassificati consolidati

	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazioni
Attività materiali	805.946	817.974	(12.028) -1,5%
Attività per diritti d'uso	4.411	4.862	(451) -9,3%
Attività immateriali	189.526	190.296	(770) -0,4%
Partecipazioni in altre imprese	54.744	46.682	8.062 17,3%
Crediti commerciali non correnti	385.454	526.841	(141.387) -26,8%
Altre attività e passività non correnti	(137.606)	(140.472)	2.866 -2,0%
Capitale immobilizzato netto	1.302.475	1.446.183	(143.708) -9,9%
Rimanenze	60.473	62.782	(2.309) -3,7%
Crediti commerciali	456.003	391.303	64.700 16,5%
Debiti commerciali	(151.425)	(195.715)	44.290 -22,6%
Altre attività e passività correnti	(159.619)	(139.418)	(20.201) 14,5%
Attività destinate alla dismissione al netto delle relative passività	14	0	14 n.a.
Capitale di esercizio netto	205.446	118.952	86.494 72,7%
Capitale Investito lordo	1.507.921	1.565.135	(57.214) -3,7%
Fondo benefici ai dipendenti	(36.428)	(39.429)	3.001 -7,6%
Fondi per rischi e oneri	(11.080)	(13.607)	2.527 -18,6%
Attività/(Passività) per imposte anticipate/differite	27.214	28.907	(1.693) -5,9%
Capitale investito netto	1.487.627	1.541.006	(53.379) -3,5%
Patrimonio Netto di pertinenza del Gruppo	1.228.342	1.217.605	10.737 0,9%
Patrimonio Netto di pertinenza di Terzi	1.014	1.128	(114) -10,1%
Patrimonio Netto	1.229.356	1.218.733	10.623 0,9%
Indebitamento finanziario netto	258.271	322.273	(64.002) -19,9%
Copertura del capitale investito netto	1.487.627	1.541.006	(53.379) -3,5%

(migliaia di euro)

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2024 si attesta a 1.487,6 milioni di euro in riduzione di 53,4 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2023, e risulta coperto per l'82,6% dal Patrimonio Netto Consolidato e per il 17,4% da mezzi di terzi.

Il Capitale immobilizzato netto del Gruppo ENAV si attesta a 1.302,5 milioni di euro, in decremento netto di 143,7 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2023, principalmente per: i) il decremento delle attività materiali per 12 milioni di euro in funzione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; ii) il maggior valore delle partecipazioni in altre imprese per 8,1 milioni di euro dovuto all'adeguamento del valore della partecipazione al *fair value* in Aireon LLC tenuto conto anche dell'apprezzamento della valuta statunitense; iii) la riduzione netta dei crediti commerciali non correnti per 141,4 milioni di euro riferita esclusivamente ai crediti per balance per la riclassifica nei crediti commerciali correnti delle quote che verranno inserite in tariffa nel 2025 al netto dei balance iscritti nell'esercizio 2024.

Il Capitale di esercizio netto si attesta a positivi 205,4 milioni di euro in incremento di 86,5 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2023. Le principali variazioni hanno riguardato: i) l'incremento netto dei crediti commerciali per 64,7 milioni di euro, riferito per 5,4 milioni di euro al maggior credito verso Eurocontrol per una maggiore fatturazione riferita ai mesi di volato di novembre e dicembre non scaduti rispetto ai corrispondenti mesi dell'esercizio precedente e per 50,4 milioni di euro al credito per balance quale effetto

Bren

Giulio
Contini

430/135

netto tra la classificazione in tale voce dei crediti che verranno inseriti in tariffa nell'esercizio 2025 e quanto imputato a conto economico nella tariffa 2024 comprendenti tra l'altro la seconda quota dei balance iscritti nel *combined period 2020/2021*; ii) la riduzione dei debiti commerciali per 44,3 milioni di euro riferito principalmente al minor debito per balance quale effetto netto tra la quota riclassificata in tale voce dal debito per balance non corrente da inserire in tariffa nel 2025 e quanto imputato a conto economico nell'esercizio 2024; iii) la variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto netto di maggior debito per 20,2 milioni di euro dovuto alla riduzione dei crediti per incassi legati ai contributi a valere sugli investimenti finanziati PON e PNRR, all'incremento dei debiti verso il personale per gli accantonamenti di competenza e dalle maggiori passività verso l'Aeronautica Militare e l'ENAC per la quota degli incassi di competenza ricevuti nel 2024 per i servizi di rotta e di terminale, effetti in parte compensati dalla riduzione dei debiti tributari per account superiori rispetto all'imposta di competenza dell'esercizio.

Nella determinazione del capitale investito netto incidono anche il Fondo benefici ai dipendenti per negativi 36,4 milioni di euro, in decremento di 3 milioni di euro per le liquidazioni erogate al personale dipendente, i fondi per rischi ed oneri per 11,1 milioni di euro, in riduzione di 2,5 milioni di euro quale effetto netto tra nuove iscrizioni e azzeramento del fondo altri oneri del personale per l'isopensione per la scadenza della validità degli accordi che prevedevano come data ultima di utilizzo il 30 novembre 2024 e le attività per le imposte anticipate e le passività per imposte differite per un importo netto di positivi 27,2 milioni di euro, in decremento rispetto al 31 dicembre 2023 per il reversal della fiscalità iscritta all'adeguamento al *fair value* della partecipazione in Aireon oltre al rigiro a conto economico della quota di competenza della fiscalità differita emersa nel processo di allocazione del prezzo di acquisto di IDS AirNav.

Il patrimonio netto complessivo si attesta a 1.229,4 milioni di euro e registra un incremento netto di 10,6 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2023. Tale variazione si riferisce principalmente all'utile consolidato 2024 pari a 125,7 milioni di euro, all'effetto positivo per l'adeguamento al *fair value* della partecipazione in Aireon per 4 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale e al dato positivo derivante dalla riserva di conversione in euro dei bilanci delle società controllate estere per 4 milioni di euro. Tali effetti positivi sono stati parzialmente compensati dal pagamento del dividendo deliberato dall'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 10 maggio 2024, per complessivi 124,4 milioni di euro erogato a fine maggio 2024.

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2024 presenta un saldo di 258,3 milioni di euro in miglioramento di 64 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2023 e tiene conto della liquidità della controllata Enav Asia Pacific per 4,5 milioni di euro classificata nelle attività destinate alla dismissione a seguito della delibera di liquidazione volontaria assunta dalla Capogruppo. Inoltre, tale dato recepisce quanto previsto dagli Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del regolamento sul prospetto emanati da ESMA (European Securities & Markets Authority) in data 4 marzo 2021, in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti da CONSOB con richiamo di attenzione n. 5/21 del 29 aprile 2021.

	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazioni
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	361.334	224.876	136.458 60,7%
Indebitamento finanziario corrente	(20.275)	(19.659)	(616) 3,1%
Indebitamento finanziario corrente per lease ex IFRS 16	(1.732)	(2.549)	817 -32,1%
Indebitamento finanziario corrente netto	339.327	202.668	136.659 67,4%
Indebitamento finanziario non corrente	(564.870)	(503.492)	(61.378) 12,2%
Indebitamento finanziario non corrente per lease ex IFRS 16	(2.787)	(2.384)	(403) 16,9%
Debiti commerciali non correnti	(29.941)	(19.065)	(10.876) 57,0%
Indebitamento finanziario non corrente	(597.598)	(524.941)	(72.657) 13,8%
Indebitamento finanziario netto	(258.271)	(322.273)	64.002 -19,9%
(milioni di euro)			

Bzur

430/126

Il minor indebitamento finanziario netto emerso al 31 dicembre 2024 è dovuto principalmente all'effetto combinato tra un flusso di cassa positivo generato dagli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria, comprensiva degli investimenti, che beneficia tra l'altro dei maggiori incassi da core business della Capogruppo e dall'incasso dei progetti finanziati in ambito PON Trasporti, PNRR, Sesar e Connecting European Facility. Nell'esercizio si è proceduto, oltre all'attività ordinaria, al pagamento del dividendo per complessivi 124,4 milioni di euro, al pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per complessivi 47,3 milioni di euro, al pagamento del debito verso ENAC per la quota degli incassi di rotta e di terminale di competenza e verso l'Aeronautica Militare Italiana per la quota degli incassi di terminale di spettanza per complessivi 23,4 milioni di euro. Nella determinazione dell'indebitamento finanziario incidono anche i debiti commerciali non correnti riferiti principalmente ai balance rilevati nell'esercizio 2024 che registrano un incremento di 10,9 milioni di euro.

Si evidenzia che il Gruppo dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2024, per un ammontare pari a 203 milioni di euro, al quale si aggiunge il *loan commitment* di residui 80 milioni di euro relativi al contratto di finanziamento sottoscritto dalla Capogruppo con BEI ad ottobre 2023 di originari 160 milioni di euro.

Flussi Finanziari consolidati

	2024	2023	Variazioni
<u>Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di esercizio</u>	277.890	210.615	67.275
<u>Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di investimento</u>	(78.757)	(71.598)	(7.159)
<u>Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento</u>	(62.833)	(181.760)	118.927
<u>Flusso monetario netto dell'esercizio</u>	136.300	(42.743)	179.043
<u>Disponibilità liquide ad inizio esercizio</u>	224.876	267.732	(42.856)
<u>Differenze cambio su disponibilità iniziali</u>	158	(113)	271
<u>Disponibilità liquide a fine esercizio (*)</u>	361.334	224.876	136.458
<u>Free cash flow</u>	199.133	139.017	60.116

(migliaia di euro)

(*) Le disponibilità liquide di fine esercizio includono la liquidità di Enav Asia Pacific per 4,5 milioni di euro

Il Flusso di cassa generato da attività di esercizio al 31 dicembre 2024 ammonta a 277,9 milioni di euro evidenziando una variazione positiva 67,3 milioni di euro rispetto al valore registrato nell'esercizio precedente che aveva generato cassa per 210,6 milioni di euro. Tale flusso positivo è stato determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori: i) il decremento netto dei crediti commerciali correnti e non correnti per 76,7 milioni di euro riferito sia ai maggiori incassi del credito verso Eurocontrol che dalla riduzione dei crediti per balance a seguito della maggiore imputazione a conto economico della quota di competenza dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021, il cui recupero è iniziato a decorrere dal 2023 in quote annuali costanti, e dei balance iscritti nel 2022, effetto solo parzialmente compensato dalle nuove iscrizioni dei balance di competenza dell'esercizio 2024; ii) il decremento dei debiti tributari e previdenziali per il minore debito per imposte dirette quale conseguenza dei maggiori acconti di imposta versati nel corso del 2024 e per il pagamento all'Inps dei contributi per Isopensione riferito al personale cessato a fine 2023 ed il cui debito era presente nel periodo a confronto; iii) la variazione netta in diminuzione delle altre attività e passività correnti per 22 milioni di euro per l'incasso dei progetti finanziati in ambito PON Trasporti, PNRR, Sesar e Connecting European Facility in misura superiore rispetto al periodo a confronto, variazione parzialmente compensata dalle maggiori passività legate ai debiti verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di incassi di rotta e di terminale di loro competenza emersi nell'esercizio e all'incremento dei debiti verso il personale per gli accantonamenti dell'esercizio; iv) il decremento dei debiti commerciali correnti e non correnti per complessivi 73,7 milioni di

830/137

euro dovuto ai maggiori pagamenti effettuati verso i fornitori del Gruppo per attività di esercizio, alla riduzione dei debiti per balance a seguito dell'imputazione a conto economico dei balance in misura superiore rispetto alle quote emerse nel 2024 ed anche rispetto all'esercizio precedente, effetto in parte compensato dal maggior debito verso i fornitori per le aumentate fatturazioni degli ultimi mesi dell'esercizio; v) il maggior risultato dell'esercizio per 13 milioni di euro rispetto al 2023.

Il Flusso di cassa da attività di investimento al 31 dicembre 2024 ha assorbito liquidità per 78,8 milioni di euro in misura maggiore di 7,2 milioni di euro, rispetto al 2023. Tale variazione è principalmente legata ai maggiori capex dell'esercizio che si sono attestati a 119,1 milioni di euro, in incremento di 8,6 milioni di euro e dai maggiori pagamenti effettuati nell'esercizio 2024 per 1,4 milioni di euro.

Il Flusso di cassa da attività di finanziamento ha assorbito liquidità per complessivi 62,8 milioni di euro generando una variazione positiva per 118,9 milioni di euro rispetto al dato emerso al 31 dicembre 2023. Tale variazione è associata a diverse dinamiche tra cui la liquidità derivante dall'utilizzo effettuato nel mese di aprile 2024 della prima tranches del finanziamento con BEI sottoscritto ad ottobre 2023 per complessivi 80 milioni di euro, dal pagamento delle rate semestrali dei finanziamenti in essere secondo i piani di ammortamento contrattualizzati per 18,9 milioni di euro e dal pagamento del dividendo avvenuto nel mese di maggio, in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea degli Azionisti, per complessivi 124,4 milioni di euro. Nel periodo a confronto era stato sottoscritto un *Term Loan* con un pool di banche per 360 milioni di euro della durata di tre anni con rimborso integrale alla scadenza, e gli introiti derivanti da tale operazione sono stati destinati al rimborso anticipato del *Term Loan* di 180 milioni di euro sottoscritto a luglio 2022, con scadenza nel mese di luglio 2023, e di tre *Term Loan* per complessivi 180 milioni di euro sottoscritti nel mese di luglio 2021 della durata di 24 mesi.

Il free cash flow si attesta a positivi 199,1 milioni di euro, in incremento di 60,1 milioni di euro, rispetto al 2023, in cui si attestava a positivi 139 milioni di euro, per la liquidità generata dal flusso di cassa da attività di esercizio che ha ampiamente coperto il flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento.

4.4. Risultati economici, patrimoniali e finanziari di ENAV S.p.A.

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

Conto economico riclassificato

ENAV S.p.A. chiude l'esercizio 2024 con un utile di esercizio di 118,2 milioni di euro in incremento del 10,3%, rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 107,2 milioni di euro.

Bruno

0/38

	2024	2023	Valori	Variazioni
				%
Ricavi da attività operativa	1.020.638	962.092	58.546	6,1%
Balance	(55.657)	(28.090)	(27.567)	98,1%
Altri ricavi operativi	44.979	45.938	(959)	-2,1%
Totale ricavi	1.009.960	979.940	30.020	3,1%
Costi del personale	(515.334)	(497.426)	(17.908)	3,6%
Costi per lavori interni capitalizzati	12.172	10.349	1.823	17,6%
Altri costi operativi	(211.762)	(209.022)	(2.740)	1,3%
Totale costi operativi	(714.924)	(696.099)	(18.825)	2,7%
EBITDA	295.036	283.841	11.195	3,9%
EBITDA margin	29,2%	29,0%	0,2%	
Ammortamenti netto contributi su investimenti	(116.708)	(114.228)	(2.480)	2,2%
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(3.237)	(8.072)	4.835	-59,9%
EBIT	175.091	161.541	13.550	8,4%
EBIT margin	17,3%	16,5%	0,8%	
Proventi (oneri) finanziari	(7.943)	(10.337)	2.394	-23,2%
Risultato prima delle imposte	167.148	151.204	15.944	10,5%
Imposte dell'esercizio	(48.957)	(44.007)	(4.950)	11,2%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	118.191	107.197	10.994	10,3%

(migliaia di euro)

I ricavi da attività operativa si attestano a 1.020,6 milioni di euro in incremento del 6,1%, rispetto all'esercizio precedente, per i maggiori ricavi da core business registrati nell'esercizio 2024 per l'incremento nel traffico aereo assistito sia di rotta che di terminale e per i ricavi da mercato non regolamentato che registrano un lieve incremento. In particolare, i ricavi di rotta commerciali si attestano a 732,2 milioni di euro in incremento del 5,4%, rispetto al 2023, per le maggiori unità di servizio gestite che si attestano +10,7%, pur in presenza di una riduzione della tariffa applicata nel 2024 del -4,9%, riduzione che si attesta a -5,2% se si considera la sola tariffa al netto del balance.

I ricavi di terminale commerciale ammontano a 263 milioni di euro in incremento del 9,1%, rispetto al 2023, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attesta a +9,9% e registrando valori positivi anche con riferimento al 2019, ultimo anno pre-pandemico, registrando un +7,8% in termini di unità di servizio. In particolare, la *prima zona di tariffazione*, rappresentata dall'aeroporto di Roma Fiumicino, ha registrato un incremento del traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +20,9% con un incremento tariffario del 5,17%, rispetto al 2023, attestandosi a euro 193,05. La *seconda zona di tariffazione*, rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, registra un incremento nel traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +7,4% rispetto all'esercizio precedente. La tariffa applicata nel 2024 è stata pari a euro 216,28 in lieve incremento rispetto alla tariffa del 2023 (+1%). La *terza zona di tariffazione*, che comprende n. 40 aeroporti a medio e basso traffico, registra un maggior traffico aereo assistito, espresso in unità di servizio, del +6,6%, rispetto all'esercizio precedente e rileva una leggera riduzione tariffaria (-0,54%) attestandosi a euro 332,27. I ricavi per i voli esenti di rotta e di terminale, il cui corrispettivo risulta, a norma di legge, a carico del Ministero dell'Economia e delle Finanze, si attestano a 10,9 milioni di euro in decremento del -8,7%, rispetto al 2023, per le minori unità di servizio esenti di rotta e di terminale gestite nell'esercizio.

Bruni

Giulio Cattaneo
51

I ricavi da mercato non regolamentato si attestano a 14,5 milioni di euro in incremento dell'1,8%, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i ricavi generati dalle attività di *flight inspection and validation* in Kenya e Romania, all'attività di consulenza aeronautica per lo sviluppo del piano nazionale per la navigazione aerea in Arabia Saudita, alle iniziali attività di preparazione del sito di Lampedusa per la piattaforma EGNOS in conformità a quanto previsto nel contratto formalizzato con *EU Agency for the Space Programme* (EUSPA), nuove attività che hanno compensato i minori ricavi dalle attività svolte in favore della Qatar Civil Aviation Authority per i servizi connessi al *Performance of air navigation support services*.

La componente rettificativa per balance, parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide negativamente per un valore complessivo di 55,7 milioni di euro quale effetto netto tra i balance rilevati nell'esercizio 2024 pari a un valore positivo di 55 milioni di euro (positivi 77,7 milioni di euro nel 2023) e i balance inseriti in tariffa nel 2024 pari a negativi 105 milioni di euro (balance n-2 negativi pari a 100,4 milioni di euro nel 2023) riferiti principalmente alla seconda quota dei balance iscritti nel *combined period 2020-2021* recuperabili in quote costanti in 5 anni e in 7 anni per la terza zona di tariffazione. I balance iscritti nell'esercizio si riferiscono principalmente all'incremento inflattivo per 63,6 milioni di euro, associati al diverso tasso inflattivo tra il dato rilevato al 2024 e quanto inserito nell'arco temporale del piano di performance, i balance positivi legati al recupero dei maggiori tassi di interesse emersi a consuntivo, rispetto a quanto pianificato nel piano di performance, per complessivi 12,6 milioni di euro, e i balance positivi legati a costi sostenuti e non prevedibili all'atto della presentazione del piano di performance in conformità a quanto previsto nel Regolamento UE 2019/317. Tali effetti positivi sono stati in parte compensati dalla rilevazione dei balance per rischio traffico sia di rotta che della prima e seconda zona di tariffazione per complessivi 14,8 milioni di euro, in restituzione ai vettori avendo generato a consuntivo maggiori unità di servizio rispetto al dato pianificato. Nel saldo della voce balance incidono inoltre le variazioni balance per negativi 3,3 milioni di euro legate ad aggiustamenti di alcuni balance iscritti nell'esercizio precedente e l'attualizzazione dei balance iscritti nell'esercizio in un arco temporale coerente con i Regolamenti UE.

I costi operativi ammontano a complessivi 714,9 milioni di euro e registrano un incremento netto del 2,7%, rispetto all'esercizio precedente, riferito al costo del personale per il 3,6%, agli altri costi operativi per l'1,3% effetti in parte calmierati dalle maggiori capitalizzazioni dei costi per lavori interni.

Con riferimento al costo del personale che ammonta a 515,3 milioni di euro, si rileva un incremento della retribuzione fissa per 9,3 milioni di euro legato principalmente alla rivalutazione dei minimi contrattuali del 2% che hanno registrato due aumenti, uno con decorrenza dal mese di settembre 2023 e l'altro da luglio 2024, dall'avanzamento dell'inquadramento professionale e dall'aumento dell'organico di ENAV che si attesta a +29 unità medie e +56 unità effettive. Anche la retribuzione variabile registra degli incrementi pari a 3,9 milioni di euro dovuti al maggior traffico aereo assistito che si riflette nella determinazione del premio di risultato, nello straordinario operativo e in alcuni istituti contrattuali riguardanti il personale operativo CTA (Controllori del Traffico Aereo) e FISO (Flight Information Service Officer) entrati in vigore dal 1° agosto 2024 a seguito del rinnovo della parte specifica dei servizi ATM diretti e complementari del CCNL del trasporto aereo. Tale incremento è stato parzialmente compensato dalla riduzione delle ferie matureate e non godute, per la maggiore fruizione di tale istituto e il minor costo delle trasferte che aveva visto nell'esercizio precedente un incremento legato alle trasferte di tipo addestrativo del personale operativo.

Gli altri costi operativi registrano un lieve incremento, pari all'1,3%, principalmente per l'acquisto ed impiego di parti di ricambio a supporto dei sistemi di assistenza al volo, l'incremento di alcuni costi riguardanti il personale riferito al maggior costo dei buoni pasto, il cui valore unitario è stato incrementato a partire dal mese di agosto 2024 a valle della firma dell'accordo sul rinnovo della parte specifica servizi ATM diretti e complementari del CCNL del trasporto aereo avvenuto a luglio 2024. Tali aumenti sono stati in parte compensati dalla continua riduzione dei costi per utenze e il minor costo di contribuzione ad Eurocontrol.

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'EBITDA generando un incremento del 3,9%, rispetto al 2023, attestandosi a 295 milioni di euro.

L'EBIT registra un valore pari a 175,1 milioni di euro in incremento dell'8,4%, rispetto all'esercizio precedente, determinato a valle degli effetti derivanti dagli ammortamenti, che al netto dei contributi in conto impianti registrano un aumento del 2,2%, dalla svalutazione dei crediti e dall'accantonamento a fondi rischi che incidono per negativi 3,2 milioni di euro.

6.70/100
I proventi ed oneri finanziari presentano un valore negativo di 7,9 milioni di euro, in miglioramento di 2,4 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i maggiori interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari e per la componente finanziaria dell'attualizzazione dei crediti per balance, che hanno parzialmente compensato i maggiori interessi maturati sull'indebitamento bancario.

Le imposte dell'esercizio si attestano a 48,9 milioni di euro in incremento di 4,9 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, per la maggiore base imponibile fiscale ed un tax rate complessivo del 28,3% di entità minore rispetto all'aliquota teorica.

L'utile dell'esercizio, per effetto di quanto sopra riportato, si attesta a 118,2 milioni di euro.

Dati Patrimoniali e finanziari riclassificati

	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazioni
Attività materiali	816.319	830.427	(14.108) -1,7%
Attività per diritti d'uso	3.184	2.381	803 33,7%
Attività immateriali	82.517	81.682	835 1,0%
Partecipazioni	188.121	188.248	(127) -0,1%
Crediti commerciali non correnti	385.454	526.841	(141.387) -26,8%
Altre attività e passività non correnti	(136.792)	(140.291)	3.499 -2,5%
<u>Capitale immobilizzato netto</u>	<u>1.338.803</u>	<u>1.489.288</u>	<u>(150.485)</u> -10,1%
Rimanenze	60.249	61.762	(1.513) -2,4%
Crediti commerciali	423.593	364.400	59.193 16,2%
Debiti commerciali	(134.787)	(175.371)	40.584 -23,1%
Altre attività e passività correnti	(230.278)	(209.389)	(20.889) 10,0%
Attività destinate alla dismissione al netto delle relative passività	127	0	127 n.a.
<u>Capitale di esercizio netto</u>	<u>118.904</u>	<u>41.402</u>	<u>77.502</u> n.a.
Capitale investito lordo	1.457.707	1.530.690	(72.983) -4,8%
Fondo benefici ai dipendenti	(27.309)	(29.357)	2.048 -7,0%
Fondi per rischi e oneri	(11.080)	(13.522)	2.442 -18,1%
Attività/(Passività) per imposte anticipate/differite	12.194	13.716	(1.522) -11,1%
<u>Capitale investito netto</u>	<u>1.431.512</u>	<u>1.501.527</u>	<u>(70.015)</u> -4,7%
Patrimonio Netto	1.168.941	1.173.828	(4.887) -0,4%
Indebitamento finanziario netto	262.571	327.699	(65.128) -20%
<u>Copertura del capitale investito netto</u>	<u>1.431.512</u>	<u>1.501.527</u>	<u>(70.015)</u> -4,7%
(milioni di euro)			

Il Capitale investito netto si attesta a 1.431,5 milioni di euro in decremento del -4,7%, rispetto al 31 dicembre 2023, e risulta coperto per l'81,7% dal patrimonio netto e per il 18,3% da mezzi di terzi.

Il Capitale immobilizzato netto pari a 1.338,8 milioni di euro ha registrato un decremento netto di 150,5 milioni di euro, rispetto il 31 dicembre 2023, per: i) il decremento delle attività materiali per 14,1 milioni di euro per ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; ii) la riduzione dei crediti commerciali non correnti per 141,4 milioni di euro quale effetto netto derivante dalle nuove iscrizioni

Bruni

Giulio
Cucullo

170/161

dei crediti per balance di competenza dell'esercizio 2024, al netto della componente finanziaria, più che compensate dalla riclassifica a breve termine dei balance che verranno inseriti in tariffa nel 2025.

Il capitale di esercizio netto si attesta a positivi 118,9 milioni di euro in incremento di 77,5 milioni di euro rispetto al dato emerso al 31 dicembre 2023. Le principali variazioni hanno riguardato: i) l'incremento dei crediti commerciali per 59,2 milioni di euro, riferito per 5,4 milioni di euro al maggior credito verso Eurocontrol per la fatturazione riferita ai mesi di volato di novembre e dicembre superiore rispetto ai corrispondenti mesi dell'esercizio precedente e per 50,4 milioni di euro al credito per balance quale effetto netto tra la classificazione in tale voce dei crediti che verranno inseriti in tariffa nel 2025 e quanto imputato a conto economico nella tariffa 2024 comprendenti tra l'altro la seconda quota dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021; ii) decremento netto dei debiti commerciali per 40,6 milioni di euro riferito da una parte ai maggiori debiti verso i fornitori legati alla fatturazione degli ultimi mesi dell'anno e riguardanti fatture non scadute e dall'altra al minor debito per balance quale differenza tra quanto imputato a conto economico perché presente in tariffa 2024 e la quota che verrà inserita in tariffa nel 2025; iii) la variazione delle altre attività e passività correnti riferita principalmente alla diminuzione dei crediti associati ai progetti finanziati in conto impianti per gli incassi ricevuti e riferiti al PON Trasporti oltre ai progetti finanziati in ambito Sesar e Connecting European Facility (CEF).

Nella determinazione del capitale investito netto incide anche il Fondo benefici ai dipendenti per negativi 27,3 milioni di euro, in decremento per le liquidazioni erogate nell'esercizio; i fondi per rischi ed oneri per 11,1 milioni di euro in riduzione principalmente per l'azzeramento del fondo altri oneri del personale legato all'isopensione per la scadenza della validità degli accordi che prevedevano quale ultima data di utilizzo il 30 novembre 2024, e le attività per imposte anticipate e passività per imposte differite per un importo netto di positivi 12,2 milioni di euro.

Il Patrimonio Netto si attesta a 1.168,9 milioni di euro in riduzione di 4,9 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per il pagamento del dividendo pari a 124,4 milioni di euro effetto parzialmente compensato dalla rilevazione dell'utile dell'esercizio 2024 pari a 118,2 milioni di euro.

L'indebitamento finanziario netto presenta un saldo di 262,6 milioni di euro in miglioramento di 65,1 milioni di euro, rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2023.

	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazioni	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	346.661	207.958	138.703	66,7%
Crediti finanziari correnti	1.824	5.441	(3.617)	-66,5%
Indebitamento finanziario corrente	(20.275)	(19.659)	(616)	3,1%
Indebitamento finanziario corrente per lease ex IFRS 16	(1.048)	(866)	(182)	21,0%
Posizione finanziaria corrente netta	327.162	192.874	134.288	69,6%
Crediti finanziari non correnti	7.183	3.198	3.985	124,6%
Indebitamento finanziario non corrente	(564.870)	(503.492)	(61.378)	12,2%
Indebitamento finanziario non corrente per lease ex IFRS 16	(2.321)	(1.580)	(741)	46,9%
Debiti commerciali non correnti	(29.725)	(18.699)	(11.026)	59,0%
Indebitamento finanziario non corrente	(589.733)	(520.573)	(69.160)	13,3%
Indebitamento finanziario netto	(262.571)	(327.699)	65.128	-19,9%
(migliaia di euro)				

Il minor indebitamento finanziario netto emerso al 31 dicembre 2024 è dovuto principalmente all'effetto combinato tra un flusso di cassa positivo generato dagli incassi e dei pagamenti connessi all'operatività ordinaria, comprensivi degli investimenti, che beneficia tra l'altro dei maggiori incassi da core business e dall'incasso dei progetti finanziati in ambito PON Trasporti, Sesar e Connecting European Facility. Nell'esercizio si è proceduto, oltre all'attività ordinaria, al pagamento del dividendo per complessivi 124,4 milioni di euro, al

Bruni

630/142

pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per complessivi 47,3 milioni di euro, al pagamento del debito verso ENAC per la quota degli incassi di rotta e di terminale di competenza e verso l'Aeronautica Militare Italiana per la quota degli incassi di terminale di spettanza per complessivi 23,4 milioni di euro. Nella determinazione dell'indebitamento finanziario incidono anche i debiti commerciali non correnti riferiti principalmente ai balance rilevati nell'esercizio 2024 che registrano un incremento di 11 milioni di euro. Si evidenzia che la società dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2024, per un ammontare pari a 194 milioni di euro al quale si aggiunge il *loan commitment* di residui 80 milioni di euro relativi al contratto di finanziamento sottoscritto dalla Capogruppo con BEI ad ottobre 2023 di originari 160 milioni di euro.

Flussi Finanziari

	2024	2023	Variazioni
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di esercizio	279.327	212.338	66.989
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di investimento	(78.757)	(71.598)	(7.159)
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento	(61.867)	(179.474)	117.607
Flusso monetario netto dell'esercizio	138.703	(38.734)	177.437
Disponibilità liquide a inizio esercizio	207.958	246.692	(38.734)
Disponibilità liquide a fine esercizio	346.661	207.958	138.703
Free cash flow	200.570	140.740	59.830
(migliaia di euro)			

Il Flusso di cassa generato dalle attività di esercizio al 31 dicembre 2024 ammonta a 279,3 milioni di euro in aumento rispetto al valore registrato nell'esercizio precedente per 67 milioni di euro. Tale flusso è stato determinato dai seguenti fattori: i) il decremento netto dei crediti commerciali correnti e non correnti per 82,2 milioni di euro riferito sia ai maggiori incassi del credito verso Eurocontrol che dalla riduzione dei crediti per balance a seguito della maggiore imputazione a conto economico della quota di competenza dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 effetto solo parzialmente compensato dalle nuove iscrizioni dei balance di competenza dell'esercizio 2024; ii) il decremento dei debiti tributari e previdenziali per il minore debito per imposte dirette quale conseguenza dei maggiori acconti di imposta versati nel corso del 2024 e per il pagamento all'Inps dei contributi per Isopensione riferito al personale cessato a fine 2023 ed il cui debito era presente al 31 dicembre 2023; iii) la variazione netta delle altre attività e passività correnti per 21,9 milioni di euro per l'incasso dei progetti finanziati in ambito PON Trasporti, PNRR, Sesar e Connecting European Facility in misura superiore rispetto al periodo a confronto e per le maggiori passività legate ai debiti verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di incassi di rotta e di terminale di loro competenza emersi nell'esercizio e all'incremento dei debiti verso il personale per gli accantonamenti dell'esercizio; iv) il decremento dei debiti commerciali correnti e non correnti per complessivi 66,8 milioni di euro dovuto ai maggiori pagamenti effettuati verso i fornitori e alla riduzione dei debiti per balance a seguito dell'imputazione a conto economico dei balance in misura superiore rispetto alle quote emerse nel 2024; v) il maggior risultato dell'esercizio per 11 milioni di euro rispetto al 2023.

Il Flusso di cassa da attività di investimento al 31 dicembre 2024 ha assorbito liquidità per 78,8 milioni di euro in incremento di 7,2 milioni di euro rispetto al 2023. Tale variazione è associata all'incremento dei capex che si sono attestati a 116,1 milioni di euro rispetto ai 105,1 milioni di euro dell'esercizio precedente e ai maggiori pagamenti effettuati verso i fornitori per progetti di investimento per 7,2 milioni di euro.

Il Flusso di cassa da attività di finanziamento ha assorbito liquidità per complessivi 61,9 milioni di euro in misura inferiore rispetto al 2023 in cui si evidenziava un assorbimento del flusso di cassa per 179,5 milioni di euro. La variazione positiva per 117,6 milioni di euro è associata a diverse dinamiche tra cui la liquidità derivante

Brun
Puccio
Cattin

dall'utilizzo effettuato nel mese di aprile 2024 della prima tranches del finanziamento con BEI per 80 milioni di euro, dal pagamento delle rate semestrali dei finanziamenti in essere secondo i piani di ammortamento contrattualizzati per 18,9 milioni di euro e dal pagamento del dividendo avvenuto nel mese di maggio, in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea degli Azionisti, per complessivi 124,4 milioni di euro. Nel periodo a confronto era stato sottoscritto un *Term Loan* con un pool di banche per 360 milioni di euro della durata di tre anni con rimborso integrale alla scadenza, e gli introiti derivanti da tale operazione sono stati destinati al rimborso anticipato del *Term Loan* di 180 milioni di euro sottoscritto a luglio 2022, con scadenza nel mese di luglio 2023, e di tre *Term Loan* per complessivi 180 milioni di euro sottoscritti nel mese di luglio 2021 della durata di 24 mesi.

Il free cash flow si attesta a positivi 200,6 milioni di euro, in incremento di 59,8 milioni di euro, rispetto al 2023, in cui si attestava a positivi 140,7 milioni di euro, per la liquidità generata dal flusso di cassa da attività di esercizio che ha ampiamente coperto il flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento.

4.5. Informazioni riguardanti le principali società del Gruppo ENAV

Di seguito sono riportati i dati patrimoniali, economici e gestionali delle principali società del Gruppo, elaborati secondo i principi contabili internazionali IFRS e approvati dal Consiglio di Amministrazione delle rispettive società.

Techno Sky S.r.l.

	2024	2023	Valori	Variazioni
				%
Ricavi	101.042	99.047	1.995	2,0%
EBITDA	12.253	13.849	(1.596)	-11,5%
EBIT	10.832	12.396	(1.564)	-12,6%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	7.422	8.526	(1.104)	-12,9%
Capitale investito netto	77.003	68.324	8.679	12,7%
Patrimonio Netto	77.876	70.462	7.414	10,5%
Posizione Finanziaria Netta	(873)	(2.138)	1.265	-59,2%
Organico a fine esercizio	764	717	47	6,6%

(migliaia di euro)

Techno Sky ha chiuso l'esercizio 2024 con un risultato netto positivo di 7,42 milioni di euro in riduzione del 12,9%, rispetto all'esercizio precedente.

Con riferimento ai risultati dell'esercizio 2024, si evidenzia un incremento dei ricavi di 2 milioni di euro riferiti sia alle attività svolte verso la Capogruppo che alle commesse sul mercato terzo e a un incremento dei costi per il 4% principalmente associato al maggior costo del personale per l'aumento retributivo connesso al rinnovo del CCNL che ha previsto la rivalutazione dei minimi contrattuali del 2% in due scatti, di cui il primo a settembre 2023 e il secondo nel mese di luglio 2024, oltre all'aumento dell'organico medio di 32 risorse e +47 risorse effettive. Tali elementi hanno inciso sulla determinazione dell'EBITDA che si attesta a 12,2 milioni di euro in riduzione del 10%, rispetto all'esercizio precedente, e un EBIT che, influenzato dai maggiori ammortamenti, si attesta a 10,8 milioni di euro, in decremento del 12,6% rispetto all'esercizio 2023.

La posizione finanziaria netta registra un valore positivo pari a 0,9 milioni di euro, in riduzione di 1,2 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2023, per i maggiori pagamenti effettuati in corso di anno.

Dal punto di vista dei risultati tecnici conseguiti nel periodo di riferimento, anche nel 2024 Techno Sky ha mantenuto un buon livello delle performance tecniche sia in relazione alla gestione e manutenzione hardware delle infrastrutture tecnologiche ATC e degli impianti, sia alla manutenzione software nelle sue varie tipologie, ossia correttiva, adattativa ed evolutiva.

Buzzi

630/144

IDS AirNav S.r.l.

	2024	2023	Valori	Variazioni
				%
Ricavi	30.214	25.777	4.437	17,2%
EBITDA	5.030	4.611	419	9,1%
EBIT	1.879	1.965	(86)	-4,4%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	1.277	1.087	190	17,5%
Capitale Investito netto	16.243	14.384	1.859	12,9%
Patrimonio Netto	13.790	12.515	1.275	10,2%
Indebitamento Finanziario Netto	2.453	1.869	584	31,2%
Organico a fine esercizio	171	152	19	12,5%

(migliaia di euro)

IDS AirNav chiude l'esercizio 2024 con un risultato positivo pari a 1,3 milioni di euro in incremento 0,2 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. Su tale risultato ha inciso un aumento dei ricavi per il 17,2%, rispetto al 2023, per una crescita generalizzata nelle diverse linee di business grazie alle attività riferite a diverse commesse tra cui il progetto "ANS Automated Billing system replacement" in Arabia Saudita e il progetto AIM ad Abu Dhabi e a clienti scandinavi e all'*Instituto Domenicano de Aviación Civil* oltre al progetto AMHS-Cronos destinato a Fiji Airport LTD. La società ha operato in oltre 60 Paesi su scala globale e intrattenuto rapporti con circa 100 clienti, quali i service provider su scala globale e altri clienti appartenenti all'indotto aeronautico. Relativamente ai costi operativi si rileva un incremento del 19%, rispetto al 2023, principalmente legato ai costi a supporto dello sviluppo delle commesse estere (+21%) e in parte al costo del personale (11%) per il maggiore organico medio (+7 risorse) ed effettivo (+19). Tali valori hanno influito sulla determinazione dell'EBITDA che si è attestato a 5 milioni di euro in incremento del 9,1% rispetto al 2023. L'EBIT risente dei maggiori ammortamenti e svalutazione dei crediti verso clienti e di altre attività si attesta a 1,9 milioni di euro in aumento del +17,5% rispetto all'esercizio precedente. L'indebitamento Finanziario netto si attesta a 2,5 milioni di euro, in aumento del 31,2%, rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente legata ai maggiori pagamenti effettuati nell'esercizio.

D-Flight S.p.A.

D-Flight è la società che opera nel campo degli *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management* (UTM) ed è stata designata in Italia come *Common Information Service Provider* (CISP), ossia il soggetto incaricato di diffondere le informazioni comuni necessarie per consentire il funzionamento e fornitura dei servizi U-Space negli spazi aerei dedicati. La D-Flight ha chiuso l'esercizio 2024 con una perdita di esercizio di 285 migliaia di euro in netto miglioramento rispetto all'esercizio precedente che si attestava a 528,4 migliaia di euro. A fine 2024 gli utenti registrati sul portale D-Flight sono circa 250 mila con un incremento del 31% rispetto al 2023.

Nel mese di dicembre 2024 nell'area di San Salvo in provincia di Chieti è stato effettuato il primo test di consegna pacchi attraverso droni in uno spazio aereo definito, test che ha dato risultati positivi.

Nel mese di febbraio 2025 D-Flight è stata certificata da ENAC come fornitore di Servizi U-Space (USSP) ossia l'operatore che certifica i droni e autorizza i singoli voli, garantendo che le operazioni vengano svolte in sicurezza e nel rispetto delle normative.

Enav Asia Pacific Sdn Bhd

Enav Asia Pacific, società di diritto malese, ha chiuso l'esercizio 2024 con una perdita di 251,8 migliaia di euro in incremento rispetto all'esercizio precedente (232 migliaia di euro nel 2023) principalmente per la chiusura delle

Bruni
Enrico Cattaneo 57



130/145

commesse rilevanti attivate negli esercizi passati. A tal fine, considerando che la presenza della società non è stata ritenuta più strategica per lo sviluppo del business del Gruppo, la Capogruppo ha deliberato, nel mese di dicembre 2024, la messa in liquidazione volontaria della società.

Enav North Atlantic LCC

Enav North Atlantic, società regolata dalle leggi dello Stato americano del Delaware, è una società veicolo che detiene la partecipazione in Aireon LLC, per il tramite della Aireon Holding Company, società statunitense partecipata anche dai service provider canadese (Nav Canada), irlandese (AirNav Ireland), Danese (Navair), inglese (Nats) e dal partner tecnologico IRIDIUM, per un importo complessivo di 54,6 milioni di euro corrispondente a 56,7 milioni di dollari, con una quota di partecipazione dell'8,6% che si attesterà a 10,35% post esecuzione della clausola di redemption. Aireon LLC ha realizzato il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo, avvenuto con l'ottavo e ultimo lancio dei satelliti che vanno a comporre la costellazione Iridium Next. Tramite l'installazione di un apparato definito "payload" a bordo di ognuno dei 66 satelliti operativi (su 75 totali) forniscono un sistema di sorveglianza aeronautica del globo al 100%, addove i sistemi radar-based attualmente in uso garantiscono la copertura di circa il 30% della superficie terrestre. Tale sistema di sorveglianza globale del controllo del traffico aereo, permette un'ottimizzazione delle rotte, il conseguimento di sempre più elevati standard di sicurezza ed efficienza del volo e un risparmio di carburante grazie a rotte più brevi con un minore impatto ambientale.

L'esercizio 2024 chiude con una perdita di 0,5 milioni di euro (perdita di 1,1 milioni di euro nel 2023) in riduzione per l'effetto combinato del reversal della fiscalità anticipata iscritta sulla perdita fiscale utilizzata in sede di dichiarazione fiscale presentata nel 2024 relativamente al periodo di imposta 2023 e per l'effetto positivo relativo alla iscrizione della fiscalità differita sulle perdite fiscali anche ai fini della tassazione statale.

Messaggio Scritto

Enrico
Cantù

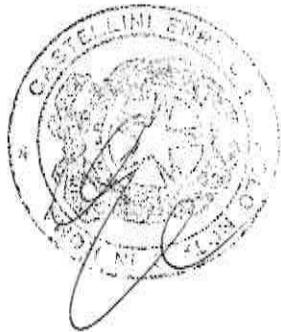
Bruni

630/146

5. RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Indice

I.	Informazioni Generali	60
II.	Informazioni Ambientali	80
III.	Informazioni Sociali	105
IV.	Informazioni di Governance	124
V.	Attestazione della Rendicontazione consolidata di Sostenibilità ai sensi dell'art. 154 bis comma 5-ter del D. Lgs 58/98	129
VI.	Relazione della Società di Revisione sulla Rendicontazione consolidata di Sostenibilità	130



Bruno

Giulio
Caveteli

59

170/147

I. Informazioni generali

Introduzione alla Rendicontazione consolidata di Sostenibilità

La Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) è un quadro normativo istituito dall'UE per migliorare e standardizzare la rendicontazione di sostenibilità delle aziende a partire dall'esercizio 2024. Pertanto, il Gruppo ENAV ha intrapreso un percorso di adeguamento che ha portato a una rendicontazione più strutturata e approfondita come richiesto dalla normativa. La presente Rendicontazione consolidata di Sostenibilità (di seguito anche "RCS") identifica le questioni di sostenibilità considerate rilevanti e fornisce agli stakeholder informazioni trasparenti, comparabili e affidabili in merito alle performance ambientali, sociali e di governance (ESG) del Gruppo ENAV. In conformità ai requisiti dettati dalla Direttiva CSRD, il Gruppo ENAV adotta lo standard di rendicontazione ESRS (European Sustainability Reporting Standard), che copre un'ampia gamma di argomenti di sostenibilità. Tale standard assicura che le informazioni riportate siano coerenti e comparabili tra organizzazioni e settori diversi. Uno degli elementi fondanti della rendicontazione di sostenibilità ai sensi della Direttiva CSRD è la cosiddetta "analisi di doppia materialità", attraverso la quale il Gruppo ENAV ha identificato le questioni di sostenibilità rilevanti in relazione alle attività di business e alla catena del valore. Tale analisi ha consentito di implementare la rendicontazione di sostenibilità relativa ai seguenti aspetti coperti dallo standard ESRS: informazioni generali; cambiamento climatico; forza lavoro propria; lavoratori nella catena del valore; comunità interessate; consumatori e utilizzatori finali; condotta aziendale.

La presente RCS è predisposta in ottemperanza al D. Lgs. 125/2024 e alle richieste del Regolamento UE 2020/852 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 "Informativa ai sensi del Regolamento UE 2020/852 e s.m.i. (Tassonomia UE) nell'ambito del paragrafo II. Informazioni ambientali".

- [BP-1] Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità

La RCS è redatta su base consolidata e riguarda l'intero Gruppo ENAV, ovvero la Capogruppo ENAV S.p.A. e tutte le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate. Pertanto, il perimetro di rendicontazione è il medesimo del Bilancio Consolidato.

I dati e le informazioni relative alle questioni di sostenibilità divulgate nell'ambito della RCS si basano sull'analisi di doppia materialità del Gruppo ENAV condotta nel corso dell'esercizio 2024, attraverso la quale sono stati identificati impatti, rischi e opportunità (di seguito "IRO") materiali connessi alle operazioni dirette e alle relazioni commerciali, nonché indirette ovvero connessi ad attività poste a monte e a valle della catena del valore. In virtù della natura essenziale dei servizi di assistenza alla navigazione aerea erogati da ENAV, diversi IRO materiali interessano le fasi a valle della catena del valore pur essendo connessi alle operazioni proprie del Gruppo. Tali fattispecie possono riguardare aspetti come la *Safety* della navigazione aerea, la sicurezza delle informazioni, l'utilizzo di sistemi e strumenti tecnici che generano campi elettromagnetici e lo sviluppo di procedure innovative per il controllo e la gestione del traffico aereo.

- [BP-2] Informativa in relazione a circostanze specifiche

Le informazioni riportate all'interno della Rendicontazione consolidata di Sostenibilità sono conformi alle caratteristiche qualitative indicate nell'Appendice B dello standard ESRS 1, ovvero: pertinenza, rappresentazione fedele, comparabilità, verificabilità e comprensibilità. Gli orizzonti temporali presi in considerazione nella RCS sono allineati a quelli previsti dall'ESRS 1 "General Requirements" e risultano coerenti con gli intervalli temporali adottati nel Bilancio Consolidato e nel processo di *risk management*. In particolare, il breve termine viene identificato in un anno, il medio termine è inteso come periodo che intercorre dalla fine del breve termine fino ai successivi cinque anni, mentre il lungo periodo si intende superiore ai cinque anni. All'interno della RCS, le informazioni relative a eventuali circostanze specifiche vengono riportate in prossimità dell'obbligo di informativa corrispondente; eventuali rettifiche relative a dati e informazioni vengono riportate in base alla loro significatività e opportunamente segnalate all'interno del documento.

In ottemperanza al D. Lgs. 125/2024, la RCS è stata sottoposta a esame limitato secondo quanto previsto dal principio "*Sustainability Assurance Engagement – SSAE – Italia*", riguardante le responsabilità del revisore sulla

130/148

rendicontazione di sostenibilità, ai sensi dell'art. 11, c. 2-bis, del D. Lgs. 39/2010, come modificato dal D. Lgs. 125/2024, da parte della società EY S.p.A.

ESRS – Obbligo di informativa	Pagine
[ESRS 2] Informazioni generali	
Introduzione alla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità	
(BP-1) Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	60
(BP-2) Informativa in relazione a circostanze specifiche	60
Informazioni in materia di corporate governance e sostenibilità	
(GOV-1) Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	63
(GOV-2) Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	65
(GOV-3) Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	65
(GOV-4) Dichiarazione sul dovere di diligenza	66
Informazioni sul sistema di controllo interno sull'informativa di sostenibilità	
(GOV-5) Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	67
Informazioni relative al modello di business, catena del valore e strategie	
(SBM-1) Strategia, modello aziendale e catena del valore	68
Informazioni relative a impatti, rischi e opportunità in materia di sostenibilità	
(SBM-2) Interessi e opinioni dei portatori di interessi	70
(SBM-3) Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di aziendale	73
(IRO-1) Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	75
(IRO-2) Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	76
(MDR-P) Politiche adottate per la gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti	79
[E1] Informazioni ambientali	
Informativa ai sensi del Regolamento UE 2020/852 e s.m.i. (Tassonomia UE)	80
[E1] Informazioni relative al cambiamento climatico	93
[E1 – SBM-3] Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	93
[E1 – IRO-1] Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	94
Analisi di resilienza climatica	94
[E1-1] Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	96
[E1 – GOV-3] Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	96
[E1-2] Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	96
[E1-3] Azioni e risorse in relazione alle politiche in materia di cambiamenti climatici	96
Contributo alla decarbonizzazione del settore	97
Riduzione dell'impatto ambientale diretto e indiretto	98
[E1-4] Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	99
[E1-5] Consumo di energia e mix energetico	100
[E1-6] Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	103
[E1-7] Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	104
[S1] Informazioni sociali	
[S1] Informazioni relative alla forza lavoro propria	105
[S1 – SBM-3] Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	105
Adeguatezza delle competenze	
[S1-1] Politiche relative alla forza lavoro propria	105
[S1-4] Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguitamento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	106

Brun

Giulio
Cattaneo

ESRS – Obbligo di Informativa	Pagine
[S1-5] Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	106
Sicurezza fisica del personale	
[S1-1] Politiche relative alla forza lavoro propria	106
[S1-4] Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	107
[S1-5] Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	107
Salute e sicurezza sul lavoro	
[S1-1] Politiche relative alla forza lavoro propria	108
[S1-2] Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	108
[S1-3] Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	109
[S1-4] Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	109
[S1-5] Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	110
[S1-6] Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	111
[S1-13] Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	112
[S1-14] Metriche di salute e sicurezza	113
[S2] Informazioni relative ai lavoratori nella catena del valore	
[S2 – SBM-3] Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	114
Salute e sicurezza in appalto	
[S2-1] Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	114
[S2-2] Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	114
[S2-3] Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	115
[S2-4] Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	116
[S2-5] Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	116
[S3] Informazioni relative alle comunità interessate	
[S3 – SBM-3] Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	116
Sicurezza delle informazioni	
[S3-1] Politiche relative alle comunità interessate	117
[S3-2] Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	117
[S3-3] Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	118
[S3-4] Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	118
[S3-5] Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	119
Elettromagnetismo	
[S3-1] Politiche relative alle comunità interessate	119
[S3-2] Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	120
[S3-3] Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	120
[S3-4] Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	120
[S3-5] Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	121
[S4] Informazioni relative a consumatori e utilizzatori finali	

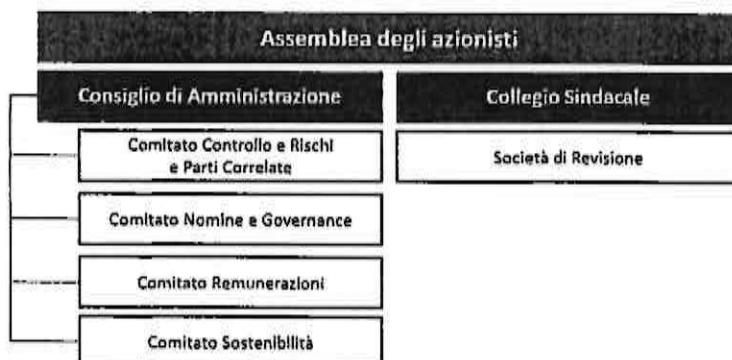
B2a

ESRS – Obbligo di informativa	Pagine
[S4 – SBM-3] Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	121
Safety della navigazione aerea	
[S4-1] Politiche connesse agli utenti finali	122
[S4-2] Processi di coinvolgimento degli utilizzatori finali in merito agli impatti	122
[S4-3] Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	123
[S4-4] Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni	123
[S4-5] Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	124
[G1] Informazioni relative alla condotta dell'impresa	
[G1 – GOV-1] Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	124
[G1 – IRO-1] Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	125
Prevenzione della corruzione	
[G1-1] Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	125
[G1-3] Prevenzione e individuazione della corruzione attiva o passiva	126
[G1-4] Casi accertati di corruzione attiva o passiva	127

Informazioni in materia di corporate governance e sostenibilità

- [GOV-1] Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo (OADC)

La struttura di corporate governance di ENAV è articolata secondo il modello tradizionale italiano, che attribuisce la gestione strategica e operativa della società al Consiglio di Amministrazione e la funzione di vigilanza al Collegio Sindacale. Tale composizione, tenuto conto della rilevanza sociale delle attività svolte da ENAV, è orientata al perseguimento del successo sostenibile dell'impresa tramite la creazione di valore nel medio-lungo periodo e l'adeguato bilanciamento degli interessi di tutte le parti coinvolte. Ai sensi del Codice di Corporate Governance, il Consiglio di Amministrazione esamina e approva i piani industriali e di sostenibilità del Gruppo, anche in base all'analisi delle tematiche ESG rilevanti, e ne monitora periodicamente l'attuazione e l'allineamento rispetto agli obiettivi strategici.



In conformità allo Statuto e al Codice di Corporate Governance, il Consiglio di Amministrazione ha costituito al proprio interno quattro comitati con funzioni consultive e propositive nei confronti del Consiglio stesso su specifiche materie, al quale riferiscono tramite i rispettivi Presidenti in occasione di ogni seduta consiliare. In particolare, il Consiglio di Amministrazione, anche attraverso i comitati endoconsiliari, promuove l'integrazione dei criteri di sostenibilità nelle strategie e nel business del Gruppo ENAV. Nello svolgimento delle proprie funzioni, i Comitati possono accedere alle informazioni aziendali e coinvolgere le Strutture Organizzative, nonché avvalersi di consulenti esterni nei termini stabiliti di volta in volta dal Consiglio di Amministrazione. Tali comitati sono composti da membri non esecutivi e indipendenti e articolati come segue.

Bruno Giacomo Rastrelli
63

6/6/15.i



Ai sensi dell'art. 11-bis.3 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione viene nominato dall'Assemblea degli Azionisti sulla base di liste in cui i candidati devono essere elencati progressivamente. In ambito consiliare non è prevista una specifica rappresentanza di dipendenti e altri lavoratori. I membri del Consiglio di Amministrazione di ENAV vengono scelti secondo specifici criteri di professionalità e competenza, con particolare riguardo all'esperienza professionale maturata anche nell'ambito delle tematiche di sostenibilità e responsabilità sociale.

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 e, pertanto, ENAV ha adottato una Policy sulla diversità nella composizione degli organi di amministrazione e controllo. 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 del Consiglio stesso, con particolare riguardo al percorso formativo e professionale degli amministratori, prevedendo altresì processi di monitoraggio sull'applicazione della stessa.

Al fine di rafforzare il livello di competenza e professionalità dei componenti degli organi di amministrazione e controllo, il Presidente del Consiglio di Amministrazione, con l'ausilio del Segretario dell'organo stesso, assicura 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. L'attuale Consiglio di Amministrazione di ENAV, sin dal suo insediamento, ha perseguito in maniera strutturata un ampio programma di *induction* e formazione con il supporto del management e di *advisor* esterni, al fine di favorire in massimo grado l'accrescimento delle competenze specifiche e l'*on boarding* dei suoi membri, tra l'altro anche con specifiche sessioni di approfondimento su tematiche di scenario e strategia. Nel periodo oggetto di rendicontazione, tali iniziative hanno riguardato anche aspetti direttamente connessi alle tematiche di sostenibilità rilevanti per il Gruppo ENAV. Inoltre, nel corso dell'ultimo biennio, i membri del Consiglio di amministrazione hanno provveduto anche autonomamente a mantenere un livello di aggiornamento adeguato in materia ESG, anche in ragione delle recenti evoluzioni normative in materia di reporting.

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. Pertanto, la responsabilità della supervisione degli IRO è incorporata nel mandato del Consiglio di Amministrazione nell'ambito del più ampio ruolo di definizione delle strategie e di monitoraggio della relativa attuazione.

Bzmu

630/52

Composizione membri degli Organi di Amministrazione, Direzione e Controllo	Tipo	u.m.	2024
Numero membri esecutivi e non esecutivi	Esecutivo	n.	1
	Non Esecutivo		8
	Totali Esecutivi e Non Esecutivi		9
Diversità dei membri degli Organi di Amministrazione, Direzione e Controllo	Genere		
Numero di membri per genere e altri aspetti di diversità considerati dall'impresa	Uomini	n.	7
	Donne		5
	Altro		0
	Genere non comunicato		0
	Totali		12
Percentuale per genere e altri aspetti di diversità considerati dall'impresa	%		71,40%
Numero dei membri indipendenti	n.		8
Percentuale dei membri del Consiglio di amministrazione indipendenti	%		88,90%

Nota: nel computo dei membri suddivisi per genere sono stati considerati i Consiglieri e i Sindaci effettivi, esclusi quelli supplenti

- [GOV-2] Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate

Il Consiglio di Amministrazione e i Comitati endoconsiliari vengono informati periodicamente in merito all'andamento della gestione aziendale, anche relativamente alle questioni di sostenibilità più rilevanti. Tale processo informativo vede coinvolte anche le strutture organizzative di ENAV e delle società del Gruppo in funzione delle responsabilità attribuite internamente in merito alla gestione degli IRO. A partire dal 2022, ENAV si è dotata di un comitato direttivo, definito ESG Steering Committee, composto dai direttori responsabili delle strutture organizzative di primo riporto dell'Amministratore Delegato, con l'obiettivo di favorire il coordinamento delle iniziative in atto e dei relativi obiettivi strategici e operativi, oltre a garantire un flusso informativo costante sulle attività in corso, sugli orientamenti e sugli aggiornamenti normativi di settore. A livello manageriale, tale comitato direttivo ricopre un ruolo fondamentale nella gestione delle questioni di sostenibilità poiché, in virtù delle competenze organizzative attribuite, le figure aziendali che compongono l'ESG Steering Committee risultano responsabili della gestione di tutti gli IRO materiali e, dunque, dell'attuazione degli impegni assunti dall'azienda in ambito ESG.

Nel corso del 2024, in ambito consiliare ed endoconsiliare è stato monitorato il raggiungimento degli obiettivi previsti nel Piano di Sostenibilità 2021-2024 e l'avanzamento della strategia di decarbonizzazione del Gruppo, anche in relazione alla politica di remunerazione. Inoltre, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'approvazione dell'analisi di doppia materialità, anche in base ai risultati delle attività istruttorie svolte dal Comitato Sostenibilità e dal Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate; in tale ambito, l'attività di tali Comitati ha riguardato, tra gli altri aspetti, anche il processo di adeguamento della rendicontazione di sostenibilità alla Direttiva CSRD. Infine, i risultati dell'analisi di doppia materialità, così come integrati nell'ambito dei processi aziendali di gestione del rischio, sono stati considerati nell'ambito del processo di definizione del nuovo Piano Industriale e di Sostenibilità del Gruppo ENAV.

- [GOV-3] Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

La politica di remunerazione di ENAV è definita in coerenza con il modello di governance adottato dalla società e con le raccomandazioni del Codice di Corporate Governance ed è finalizzata ad attrarre, trattenere e motivare le risorse dotate delle qualità professionali richieste per gestire con successo la società e a facilitare l'allineamento degli interessi del management al perseguimento degli interessi a lungo termine e di sostenibilità, tenuto conto del compenso e delle condizioni di lavoro dei dipendenti. Infatti, la politica di remunerazione riconosce un peso significativo ai target ESG.

Barr

Giulio
Cattaneo

670/153*

Per l'Amministratore Delegato, 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 perseguitamento degli interessi di lungo termine, in una logica di sostenibilità aziendale.

Nel periodo oggetto di rendicontazione, gli indicatori ESG risultano così composti:

- la remunerazione variabile di breve termine (STI) collegata all'indicatore di sostenibilità, con peso pari al 15%, attiene al conseguimento della certificazione di parità di genere ai sensi della UNI/PdR125:2022;
- la remunerazione variabile di medio-lungo termine (LTI) collegata all'indicatore di sostenibilità, con peso pari al 10%, prevede differenti modalità di misurazione e di incentivazione per ognuno dei cicli di *vesting*. Per il primo periodo di *vesting* (2023-2025) l'indicatore di sostenibilità è collegato al mantenimento e crescita del rating solicited S&P – cluster "Infrastructure and Transportation Infrastructure"; per il secondo periodo di *vesting* (2024-2026) l'indicatore di sostenibilità è costituito dal Gender Pay Gap e verrà riconosciuto nella misura target qualora il differenziale retributivo sia inferiore al 5%.

Il modello di governance adottato dalla società garantisce trasparenza, coerenza e adeguato controllo in relazione all'adozione della Politica di Remunerazione e alla relativa attuazione; il processo di definizione della politica di remunerazione di ENAV, in coerenza con le previsioni normative e statutarie, coinvolge per gli aspetti di rispettiva competenza: l'Assemblea degli Azionisti; il Consiglio di Amministrazione; il Comitato Remunerazioni; il Comitato Sostenibilità; il Collegio Sindacale. In particolare, la politica di remunerazione viene definita attraverso un'articolata attività istruttoria svolta dal Comitato Remunerazioni (CR), composto nella sua maggioranza da membri indipendenti, con la collaborazione di un *advisor* esterno e il contributo del Comitato Sostenibilità e di altre strutture organizzative interne. Inoltre, nell'ambito delle attività istruttorie vengono analizzate le prassi di mercato e i suggerimenti provenienti da parte dei *proxy advisor*. La proposta di politica remunerativa viene sottoposta al Consiglio di Amministrazione che, ai sensi del D.Lgs. 10 giugno 2019, n. 49, la propone all'Assemblea degli Azionisti, che delibera con voto vincolante.

	2024	2023	2022
Remunerazione variabile di breve termine (STI) connessa a obiettivi di sostenibilità	15%	15%	15%
Remunerazione variabile di lungo termine (LTI) connessa a obiettivi di sostenibilità	10%	10%	10%

o [GOV-4] Dichiarazione sul dovere di diligenza

Allo stato attuale, il processo di due diligences in materia di sostenibilità del Gruppo ENAV non risulta codificato. Tuttavia, nell'ambito delle valutazioni aziendali vengono prese in considerazione le tematiche ESG rilevanti, o potenzialmente rilevanti, per il Gruppo, anche attraverso i risultati dell'analisi di doppia materialità, che ha consentito di analizzare impatti, rischi e opportunità in tale ambito, e il processo di Enterprise Risk Management (ERM) che include anche i rischi ESG. Inoltre, il Gruppo ENAV ha adottato un Codice Etico e diverse politiche in materia di sostenibilità, compreso il Codice di Condotta Fornitori, che rappresentano gli elementi di contesto all'interno del quale vengono adottate le decisioni più rilevanti.

Elementi fondamentali del dovere di diligenza	Pratiche aziendali	Riferimenti
Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale	Tenuto conto della rilevanza sociale dell'attività svolta, sono state adottate policy aziendali e definiti sistemi di gestione e procedure a supporto per prevenire e mitigare gli impatti negativi, al fine di garantire una condotta aziendale responsabile nelle rispettive attività, nella catena di fornitura e nelle altre relazioni commerciali. Nel 2024, attraverso l'analisi di doppia materialità, sono stati valutati per ogni tematica rilevante individuata gli impatti, i rischi e le opportunità (IRO) su persone e ambiente connesse alle attività del Gruppo.	Pag. 74 e 79 della RCS

Bruni

130/154

Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	Con l'obiettivo di generare valore per l'azienda e per i propri stakeholder in un orizzonte di lungo periodo, vengono definite le responsabilità e gli impegni etico-sociali verso i vari stakeholder interni ed esterni, essendo attori fondamentali nel processo di creazione di valore e interlocutori chiave sulle tematiche rilevanti.	Pag. 70 della RCS
Individuare e valutare gli impatti negativi	Con analisi di doppia materialità sono stati individuati e valutati sette impatti negativi materiali associati alle tematiche del cambiamento climatico, della forza lavoro propria, dei lavoratori nella catena del valore, delle comunità interessate e dei consumatori e utenti finali.	Pag. 93, 104, 113, 115 e 120 della RCS
Intervenire per far fronte agli impatti negativi	La gestione degli impatti è incorporata nella strategia e nel modello aziendale del Gruppo. Per ciascuna questione, sono presenti politiche, procedure, azioni e obiettivi per monitorare e gestire efficacemente gli impatti nel tempo.	Pag. 108, 114, 117, 119 e 121 della RCS
Monitorare l'efficacia degli Interventi e comunicare	Il monitoraggio degli IRO viene supportato anche dall'attività dei Comitati endoconsigliari, che svolgono funzioni consultive e propositive anche su tematiche ESG. Il Gruppo ENAV ogni anno comunica le proprie performance ambientali, sociali e di governance pubblicando la propria Rendicontazione consolidata di Sostenibilità.	Pag. 65 della RCS

Informazioni sul sistema di controllo interno sull'informativa di sostenibilità

- [GOV-5] Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità

Nel corso del 2024 la Capogruppo ha ampliato il proprio sistema di controllo interno provvedendo a disegnare ed implementare tale modello anche in relazione alla rendicontazione consolidata di sostenibilità. L'adeguamento del Sistema di Controllo Interiore sull'informativa di Sostenibilità (SCIS) è stato effettuato facendo riferimento alla guida *Achieving Effective Internal Control of Sustainability Reporting (ICSR)* basato sui principi del modello *Internal Controls Integrated Framework (ICIF)* del Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (CoSO).

Sulla base di tale documento si è proceduto ad aggiornare la matrice degli *Entity Level Control* (ELC), ossia quei controlli che operano trasversalmente a livello societario, riproponendo la struttura del *CoSO Framework* ed organizzandoli secondo cinque componenti: ambiente di controllo, *risk assessment*, attività di controllo, sistemi informativi e flussi di comunicazione, attività di monitoraggio, al fine di integrare la componente sostenibilità. Successivamente, si è provveduto alla mappatura dei *process level control* (PLC), ossia di quei controlli che rilevano per la definizione ed il controllo dei principali dati non finanziari oggetto di rendicontazione di sostenibilità.

L'identificazione e la valutazione dei rischi attinenti alla rendicontazione consolidata di sostenibilità si è svolta tramite un approccio che ha interessato le strutture organizzative di controllo di secondo e terzo livello del Gruppo ENAV. Tale approccio multidisciplinare ha permesso l'identificazione, tramite l'analisi di doppia materialità, degli impatti, rischi ed opportunità (IRO) sulle tematiche ritenute rilevanti per il Gruppo. Per i processi con maggiore complessità si è proceduto alla mappatura e al disegno dei relativi controlli con l'obiettivo di garantire l'affidabilità e l'accuratezza delle informazioni oggetto di rendicontazione.

Il rischio di una non corretta e inaccurata rappresentazione delle informazioni rilevanti nell'ambito della rendicontazione consolidata di sostenibilità è stato mitigato dai presidi di processo che attribuiscono ruoli e responsabilità nella produzione e rendicontazione di tali dati.

Lo SCIS del Gruppo ENAV consente di monitorare le aree aziendali a maggiore rischiosità e procedere con le dovute azioni correttive. A tal fine, verrà eseguita con cadenza annuale un'attività di "testing" da una società esterna sulle tipologie di controllo ritenute rilevanti (*key control*), con il fine di verificare il disegno e l'operatività degli stessi. Qualora da tali attività emergano dei punti di miglioramento, saranno prontamente condivise le azioni correttive necessarie, con gli owner dei processi.

Al fine di sfruttare le competenze e l'impostazione metodologica maturate nel Sistema di Controllo Interiore sull'informativa Finanziaria (SCIIF), al Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari è stato attribuito il ruolo di attestazione anche della rendicontazione consolidata di sostenibilità, e della relativa responsabilità in merito all'implementazione e al mantenimento nel tempo del sistema di controllo interno sulla componente di sostenibilità oltre a quella finanziaria.

Bruni

Giulio
Cattaneo

Annualmente, le risultanze delle attività di verifica eseguite sui controlli che compongono il Sistema di Controllo Interno sulla componente di sostenibilità sono oggetto di informativa al Comitato di Sostenibilità, al Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, al Collegio Sindacale e al Consiglio di Amministrazione da parte del Dirigente Preposto.

In conformità ai flussi informativi aziendali vigenti, tale reportistica è condivisa con la struttura responsabile del mantenimento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi del Gruppo ENAV e con l'Internal Audit.

Informazioni relative al modello di business, catena del valore e strategie

- [SBM-1] Strategia, modello aziendale e catena del valore

L'attività del Gruppo ENAV è suddivisa in quattro distinti settori operativi in cui sono allocate tutte le società incluse nel perimetro di consolidamento, ovvero:

- i) servizi di assistenza al volo;
- ii) servizi di manutenzione;
- iii) servizi di soluzioni software AIM (*Aeronautical Information Management*);
- iv) altri servizi.

Nel settore operativo dei Servizi di assistenza al volo rientra esclusivamente ENAV S.p.A. che eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza, assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo e il potenziamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. ENAV è il quinto player in Europa e un importante player su scala mondiale nel settore dei servizi Air Traffic Control (ATC).

Nel settore operativo dei Servizi di manutenzione rientra Techno Sky S.r.l., partecipata al 100% da ENAV, che si occupa della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo nazionale, assicurandone la piena efficienza operativa e la completa disponibilità, senza soluzione di continuità.

Nel settore operativo dei Servizi di soluzioni software AIM (*Aeronautical Information Management*) rientra IDS AirNav S.r.l., partecipata al 100% da ENAV, che si occupa dello sviluppo e della vendita di soluzioni software per la gestione delle informazioni aeronautiche e del traffico aereo e dell'erogazione di servizi commerciali di varia natura. I relativi prodotti sono attualmente in uso presso diversi clienti in Italia, Europa e nei Paesi extraeuropei, con una presenza diffusa su scala globale.

Nel settore operativo residuale Altri servizi rientrano: ENAV Asia Pacific Sdn Bhd, società di diritto malese interamente partecipata da ENAV; ENAV North Atlantic LLC che attualmente detiene, per il tramite della Aireon Holdings LLC, una quota di partecipazione pari all'8,60% (pre redemption) nella Aireon LLC, che si attesterà a 10,35% post clausola di redemption; D-Flight S.p.A., società partecipata al 60% da ENAV che ha per oggetto sociale lo sviluppo ed erogazione di servizi di gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria degli *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management* (UTM).

Il Gruppo ENAV al 31 dicembre 2024 presenta un organico di 4.376 persone. Per maggiori dettagli si rimanda alle informazioni fornite con riferimento all'ESRS 51-6.

Inoltre, considerato il modello operativo adottato e il ruolo essenziale ricoperto dal Gruppo nell'ambito della gestione del traffico aereo nel territorio nazionale di competenza, nonché l'offerta di prodotti e servizi sul mercato terzo, i principali input impiegati per la creazione di valore riguardano le risorse immateriali come il capitale umano, intellettuale e tecnologico.

Catena del valore del Gruppo ENAV		
Attività a monte	Operazioni del Gruppo ENAV	Attività a valle
Approvvigionamento di beni, servizi e lavori necessari per il	Servizi di gestione e controllo del traffico aereo	
	Altri servizi essenziali per la navigazione aerea	

430/156

Catena del valore del Gruppo ENAV		
Attività a monte	Operazioni del Gruppo ENAV	Attività a valle
funzionamento dell'infrastruttura tecnologica che assicura l'erogazione dei servizi di assistenza alla navigazione aerea	Gestione, assistenza e manutenzione dell'infrastruttura tecnologica	Utilizzo dei servizi di assistenza alla navigazione aerea da parte dei clienti di ENAV
	Sviluppo e della vendita di soluzioni software per la gestione delle informazioni aeronautiche e del traffico aereo	Utilizzo del trasporto aereo da parte dei passeggeri
	Sviluppo ed erogazione di servizi di gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto	
	Sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo	Raccolta, riciclo e smaltimento dei prodotti a fine vita

Il 31 marzo 2025, il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato il nuovo Piano Industriale con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente il Gruppo ENAV, nei prossimi cinque anni, secondo dei principi che trovano la loro declinazione all'interno di quattro linee guida:

- la piena continuità delle iniziative strategiche sul mercato regolato, che continuerà a rappresentare il "core business" del Gruppo, con l'obiettivo di mantenere gli elevati standard di eccellenza ed efficienza già oggi riconosciuti a livello internazionale;
- una forte spinta sul mercato non regolato, con l'obiettivo di entrare in nuovi business e nuove geografie al fine di garantire la piena valorizzazione degli asset e delle competenze distintive del Gruppo;
- un'evoluzione del modello di funzionamento del Gruppo in tutte le sue componenti (dal capitale umano all'organizzazione, dalla digitalizzazione alla comunicazione) in linea con le peculiarità e le esigenze sia del mercato regolato che del mercato non regolato;
- la definizione di nuove logiche di governo a garanzia di una corretta e concreta *execution*, anche alla luce dell'esperienza maturata su alcune iniziative già avviate negli ultimi anni.

Sulla base delle suddette linee guida, l'impalcatura generale del Piano può essere sintetizzata intorno a 4 Pilastri: il mercato regolato e il mercato non regolato (nettamente distinti tra loro), su cui si innestano trasversalmente il modello di funzionamento e il piano di *execution*. Ognuno di questi pilastri presenta al suo interno un set di iniziative, circa 20, di cui metà in continuità con la precedente pianificazione e metà introdotte *ex-novo*. Nello specifico:

- sul mercato regolato, in linea con il principio di continuità di cui sopra, il Piano si pone l'obiettivo di portare a completamento il disegno strategico già avviato qualche anno fa, con particolare riferimento al progetto operativo di integrazione e sviluppo degli avvicinamenti, ACC e remote tower;
- sul mercato non regolato, invece, le direttive di crescita saranno 3: l'evoluzione dell'attuale portafoglio "core", valorizzando e ottimizzando l'attuale offerta delle società controllate e di ENAV stessa; la crescita a livello geografico; l'ingresso in due nuovi business che afferiscono al mondo delle performance energetiche e alla filiera dei droni.

Queste iniziative si collegano in maniera diretta ai Pilastri del nuovo Piano di Sostenibilità, che è parte integrante del Piano Industriale e trova le sue radici più profonde proprio nello storico ruolo sociale della Capogruppo a supporto del trasporto aereo, garantendo viaggi sicuri ed efficienti per milioni di persone e contribuendo alla connessione tra luoghi, culture ed economie. In particolare, il nuovo Piano di Sostenibilità in corso di definizione sarà articolato attorno a quattro obiettivi principali: *i)* raggiungere una posizione di leadership in ambito climatico; *ii)* accelerare l'impegno del Gruppo nella promozione dei concetti di diversità, equità e inclusione; *iii)* guidare l'integrazione dei criteri ESG nella catena del valore; *iv)* promuovere la centralità degli aspetti sociali e culturali in materia di sostenibilità. Inoltre, il Piano di Sostenibilità prevede un pilastro trasversale direttamente connesso alle evoluzioni tecnologiche in corso di implementazione a livello di Gruppo. Tale Piano rappresenterà il risultato della valutazione di diversi aspetti, come l'analisi degli obiettivi strategici e commerciali del Gruppo, i risultati dell'analisi di doppia materialità, il progresso tecnologico che sta interessando il settore del trasporto

Brun

Giulio
Carton

aereo e le evoluzioni normative attese in materia di sostenibilità, oltre alle esperienze maturate nell'ambito delle precedenti edizioni del Piano di Sostenibilità.

Infatti, le iniziative comprese nel Piano di Sostenibilità 2021-2024 hanno accompagnato il Gruppo ENAV in un percorso di graduale integrazione dei criteri ESG all'interno del business. I traguardi raggiunti in tale ambito come la *carbon neutrality* delle emissioni scopo 1 e 2 ottenuta alla fine dell'esercizio 2022, i programmi di efficientamento energetico e l'implementazione degli impianti fotovoltaici, il recente inserimento di ENAV nella "A List" 2024 del programma *climate change* di CDP, l'evoluzione dell'infrastruttura di Gruppo e l'implementazione di soluzioni di frontiera per la gestione del traffico aereo, lo sviluppo di politiche dedicate alle tematiche ESG prioritarie e l'ottenimento di certificazioni come la PdR 125:2022 sulla parità di genere, riflettono l'impegno messo in campo dal Gruppo attraverso il Piano di Sostenibilità.

In tale contesto, i principali obiettivi di sostenibilità connessi alla strategia del Gruppo ENAV riguardano i servizi di assistenza al volo e quelli relativi alle soluzioni software AIM (*Aeronautical Information Management*). In particolare, tali servizi sono rivolti a clienti e altri stakeholder significativi del comparto *aviation* nazionale e internazionale, come le compagnie aeree, le società di gestione aeroportuale e gli altri ANSP (Air Navigation Service Provider), che hanno intrapreso un percorso di decarbonizzazione del settore al 2050 in una prospettiva caratterizzata dall'aumento costante della domanda di traffico aereo. Pertanto, attraverso l'erogazione di tali servizi il Gruppo ENAV abilita la riduzione delle emissioni generate dal traffico aereo e ha definito obiettivi connessi al risparmio di carburante e di emissioni da parte dei vettori attraverso le procedure innovative di volo come il "*Free Route Airspace Italy*" e il sistema di ottimizzazione delle sequenze di arrivo degli aeromobili "*Arrival Manager*" (AMAN).

Informazioni relative a impatti, rischi e opportunità in materia di sostenibilità

- [SBM-2] Interessi e opinioni dei portatori di interessi

Gli stakeholder sono fondamentali nel processo di creazione del valore e interlocutori chiave sulle tematiche rilevanti per l'azienda, questo li rende parte integrante della gestione responsabile e sostenibile del business. I canali e i metodi di coinvolgimento variano a seconda della natura del rapporto e possono esistere metodi formali o punti di contatto più informali. L'approccio generale è orientato alla promozione di una comunicazione chiara e trasparente assicurando che tutti i soggetti coinvolti siano correttamente informati.

Tenuto conto della rilevanza sociale del servizio erogato e delle caratteristiche del settore del trasporto aereo, gli interessi e le opinioni degli stakeholder influenzano le strategie e il modello di business adottato dal Gruppo ENAV. Le società del Gruppo operano in contesti settoriali altamente complessi e regolamentati, in una prospettiva di respiro prevalentemente internazionale tipica del settore *aviation* e ciò comporta la necessità di interfacciarsi costantemente con una molteplicità di stakeholder. Pertanto, il dialogo con gli stakeholder del Gruppo ENAV avviene rispetto a diversi ambiti:

- ambito operativo, per quanto riguarda l'orientamento delle scelte strategiche correlate ad aspetti come progettazione, sviluppo e gestione dei sistemi ATM di nuova generazione e la definizione di standard, politiche e sfide condivise in materia di sostenibilità;
- ambito istituzionale internazionale, in cui ENAV svolge un ruolo attivo su diversi livelli 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 e organizzazioni comunitarie;
- ambito finanziario, per quanto riguarda il confronto continuativo sull'andamento e le prospettive del business, nonché sulle tematiche ESG rilevanti per il settore. In tale ambito, ENAV si è dotata di una Engagement Policy che prevede diversi meccanismi di ingaggio con l'obiettivo di favorire il dialogo con azionisti e stakeholder;
- rappresentanza sindacale, per quanto attiene al confronto sulle tematiche di comune interesse con la consapevolezza che le relazioni industriali rappresentano un valore a ogni livello;
- processi di customer management, che consentono alle società del Gruppo di migliorare costantemente la qualità dei servizi offerti attraverso le valutazioni di *customer satisfaction*.

I processi di stakeholder management consolidati all'interno del Gruppo ENAV consentono di mantenere un dialogo costante con tutte le parti interessate e, con la supervisione del Vertice aziendale, le opportunità e le

430/158

modalità di coinvolgimento vengono modulate a seconda dei contesti al fine di assicurare continuità e sistematicità attraverso tutti i canali possibili.

Con particolare riferimento alla materialità di impatto, i risultati dei processi di coinvolgimento degli stakeholder sopra riportati hanno influenzato le valutazioni in merito alla rilevanza delle questioni di sostenibilità. Ciò è avvenuto attraverso il confronto diretto con gli interlocutori interni e la valorizzazione delle esperienze di stakeholder engagement in materia di sostenibilità maturate negli esercizi precedenti, che rappresentano tuttora un input solido e attuale. Con riferimento alla materialità finanziaria, introdotta dalla Direttiva CSRD, il contributo delle strutture organizzative competenti nelle materie di interesse e il patrimonio informativo risultante dai processi aziendali in essere (es. per la valutazione del rischio o delle metriche economico-finanziarie) hanno influenzato le valutazioni in merito alle implicazioni finanziarie connesse alle tematiche di sostenibilità.

I principali Stakeholder di ENAV	Come sono coinvolti	Dettaglio delle modalità di coinvolgimento	Motivo del coinvolgimento
Ambito operativo e di business			
Personale del Gruppo	Portale intranet del Gruppo Survey dedicate Eventi/webinar Tavoli di lavoro Incontri one to one Newsletter	Riunioni periodiche con rappresentanze sindacali e associazioni professionali Questionari su tematiche specifiche Assemblea degli azionisti Ambassador della sostenibilità Sustainability Day Canali social Canali di dialogo in carico agli HR business partner Focus group su tematiche specifiche Progetti specifici di formazione	Sviluppo professionale e formazione Benessere lavorativo Ambiente di lavoro sicuro e inclusivo Work-life balance Welfare aziendale Comunicazione trasparente
Top Management	Portale intranet del Gruppo Survey dedicate Canali di comunicazione dedicati Tavoli di lavoro	Riunioni periodiche con rappresentanze sindacali e associazioni professionali Partecipazione a comitati interni Questionari su tematiche specifiche Assemblea degli azionisti Sustainability Day Canali social Meeting con il vertice aziendale Progetti specifici di formazione Tavoli di confronto istituzionali	Sviluppo professionale e formazione Benessere lavorativo Ambiente di lavoro sicuro e inclusivo Work-life balance Comunicazione trasparente Coordinamento attività
Clienti Vettori Altri ANSP Clienti indotto aeronautico Utenti UAS	Incontri one to one Survey dedicate Tavoli di Lavoro Casella e-mail dedicata Workshop Open day Webinar Fiere commerciali	Canale di dialogo con i vettori in carico alla struttura Operational CRM and Service Quality Web meeting tematici per le varie implementazioni Partecipazione di piloti a sessioni di formazione per il personale CTA Attività operative congiunte con le compagnie aeree Canale dedicato di segnalazione Canali di supporto e assistenza Portale dedicato operatori UAS	Efficienza operativa Aggiornamenti operativi Coordinamento attività Innovazione tecnologica Qualità dei servizi Customer satisfaction Potenziamento delle relazioni

Bru - *Giuliano
Carbone* 71

430/159

I principali Stakeholder di ENAV	Come sono coinvolti	Dettuglio delle modalità di coinvolgimento	Motivo del coinvolgimento
Società di gestione aeroportuale	Portale internet del Gruppo Survey Eventi/webinar Tavoli di lavoro	Meeting tematici per le varie implementazioni Tavoli di confronto istituzionali, nazionali e internazionali Training congiunto Dialogo con associazioni di categoria Incontri di coordinamento	Miglioramento delle performance Qualità del servizio Innovazione tecnologica
Fornitori	Portale internet del Gruppo Convegni Audit Eventi / Webinar Tavoli di lavoro	Riunioni periodiche Gare d'appalto Attività di auditing e certificazioni	Miglioramento delle performance Innovazione tecnologica Qualità del servizio Gestione responsabile dei fornitori
Business partners	Portale internet del Gruppo Convegni Eventi / Webinar Tavoli di lavoro	Tavoli di confronto Consultazioni per sviluppo progetti Incontri di coordinamento per l'implementazione di nuovi progetti Partecipazioni azionarie in società internazionali nel campo dei servizi satellitari	Opportunità di business Innovazione Tecnologica Ricerca e sviluppo Implementazioni nuovi progetti
Ambito pubblico sociale e finanziario			
Comunità finanziarie Azioneisti di maggioranza e minoranza Analisti Agenzie di rating Investitori Banche	Assemblea degli azionisti Roadshow Questionari Rating ESG Portale internet del Gruppo Conferenze finanziarie e di settore Incontri one to one e di gruppo	Dialogo in carico alla Struttura Investor & Financial Relations Incontri con investitori Assemblea degli azionisti Sito internet Analyst and Investor Day Partecipazione a conferenze ed eventi di settore	Comunicazione trasparente Percezione del mercato Creazione valore economico-finanziario
Enti e Istituzioni Ministeri Enti militari Associazioni di settore Altri ANSP Enti regolatori nazionali Enti regolatori internazionali Legislatore nazionale e comunitario	Comunicazioni Istituzionali Tavoli di lavoro Convegni Report periodici Incontri one to one	Tavoli di confronto istituzionali Gruppi di lavoro in ambito internazionale Consultazioni su tematiche specifiche e di settore Accordi di cooperazione, partnership e programmi bi-multilaterali Iniziative orientate alla realizzazione di progetti comunitari	Compliance normativa e regolamentare Qualità del servizio Coordinamento attività Efficienza tecnico-operativa Potenziamento delle relazioni
Media Stampa Social network	Comunicati stampa Interviste Social network Eventi Incontri one to one	Canali social Attività di media relations	Comunicazione trasparente Informazione reciproca Brand reputation
Opinion Leader Esperti di settore Esperti ESG	Comunicati stampa Interviste Social network Eventi Incontri one to one	Attività di media relations Adesione network Canali social	Comunicazione trasparente Informazione reciproca

Brun

130/160

- [SBM-3] Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di aziendale

ESRS	Tema ESG	Sottotema / Sotto-sottotema	Sintesi IRO	Tipologia		Fase della catena del valore	Orizzonte temporale
E1	Cambiamento climatico	Energia	Consumi energetici	Impatto negativo	Attuale	Operazioni del Gruppo	Breve termine
		Mitigazione cambiamento climatico	Emissioni scope 1, 2 e 3	Impatto negativo	Attuale	A monte / Operazioni del Gruppo / A valle	Lungo termine
		Sviluppo di procedure di volo innovative		Opportunità -		A monte / Operazioni del Gruppo / A valle	Medio termine
S1	Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro / Salute e sicurezza	Salute e sicurezza in attività ordinarie	Impatto negativo	Attuale	Operazioni del Gruppo	Breve termine
				Rischio -		Operazioni del Gruppo	Breve termine
		Sicurezza fisica del personale	Rischio -			Operazioni del Gruppo	Medio termine
		Parità di trattamento e di opportunità per tutti / Formazione e sviluppo delle competenze	Adeguatezza competenze	Rischio -		Operazioni del Gruppo	Medio termine
S2	Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro / Salute e sicurezza	Salute e sicurezza in appalto	Impatto negativo	Potenziale	Operazioni del Gruppo	Breve termine
				Rischio -		Operazioni del Gruppo	Breve termine
S3	Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità / Impatti legati alla sicurezza	Sicurezza dei dati	Impatto negativo	Potenziale	Operazioni del Gruppo	Breve termine
				Rischio -		Operazioni del Gruppo	Breve termine
		Elettromagnetismo	Impatto negativo	Potenziale		Operazioni del Gruppo / A valle	Lungo termine
S4	Consumatori e utenti finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali / Sicurezza della persona	Safety della navigazione aerea	Impatto negativo	Potenziale	Operazioni del Gruppo	Medio termine
G1	Condotta delle imprese	Corruzione attiva e passiva / Prevenzione e individuazione compresa la formazione	Frode e corruzione	Rischio -		Operazioni del Gruppo	Breve termine

Attraverso l'analisi di doppia materialità sono stati identificati gli IRO materiali, che nella presente RGS vengono approfonditi in corrispondenza dell'obbligo di informativa connesso. Si specifica che ad esito dell'analisi di doppia materialità non sono emersi IRO legati al lavoro forzato o al lavoro minorile; esclusivamente l'IRO relativo alla salute e sicurezza presenta un potenziale impatto sui diritti umani.

A livello generale, gli IRO materiali derivano dal modello di business adottato e sono strettamente connessi ai servizi di gestione e controllo del traffico aereo e agli altri servizi essenziali per la navigazione aerea erogati direttamente da ENAV, che risultano fondamentali per assicurare il soddisfacimento della domanda di traffico aereo domestico. Pertanto, diversi IRO materiali si concentrano in prossimità delle operazioni dirette del Gruppo ENAV, come ad esempio: la Safety della navigazione aerea e la sicurezza delle informazioni gestite; la salute e la sicurezza dei lavoratori e la protezione fisica del personale impiegato presso i siti operativi; il consumo di energia per il funzionamento dell'infrastruttura tecnologica e le conseguenti emissioni in atmosfera di gas a effetto

Bruno Giacomo Caltagirone
73