

# Bilancio di Sostenibilità 2022

*Dichiarazione consolidata  
di carattere non finanziario  
ai sensi del D.Lgs. 254/2016*





# Bilancio di Sostenibilità 2022

*Dichiarazione consolidata  
di carattere non finanziario  
ai sensi del D.Lgs. 254/2016*



# INDICE GENERALE

<b>LETTERA AGLI STAKEHOLDER</b>	<b>4</b>
<b>La storia del Gruppo ENAV</b>	<b>6</b>
<b>Il Gruppo ENAV</b>	<b>8</b>
La carta d'identità e il modello operativo del Gruppo ENAV	9
Cultura della Safety	14
<b>La governance della sostenibilità</b>	<b>16</b>
<b>La strategia del Gruppo ENAV</b>	<b>17</b>
Il Piano Industriale 2022-2024	17
La strategia di sostenibilità	19
Il Piano di Sostenibilità 2021-2024	22
<b>La Tassonomia EU</b>	<b>23</b>
<b>Le performance economiche</b>	<b>28</b>
<b>Valore economico generato e distribuito</b>	<b>29</b>
<b>Conflitto Russia-Ucraina</b>	<b>30</b>
<b>1. PLANET</b>	<b>32</b>
<b>La strategia ambientale del Gruppo ENAV</b>	<b>34</b>
<b>L'impegno climatico</b>	<b>35</b>
<b>L'impegno per la decarbonizzazione del settore del trasporto aereo</b>	<b>35</b>
Flight Efficiency Plan	36
Free Route Airspace Italy	37
Airport Collaborative Decision Making	38
Arrival Management	38
<b>L'impegno per la decarbonizzazione delle attività del Gruppo</b>	<b>39</b>
Carbon Neutrality 2022	40
Obiettivi Science Based al 2030 (SBTi)	40
<b>La riduzione delle emissioni elettromagnetiche</b>	<b>49</b>
<b>La gestione dei rifiuti</b>	<b>50</b>
<b>Innovazione tecnologica e digitalizzazione</b>	<b>51</b>
<b>Gli investimenti del Gruppo ENAV</b>	<b>55</b>
<b>Interventi connessi alla fornitura dei servizi di navigazione aerea</b>	<b>57</b>
<b>Lo sviluppo dell'Advanced Air Mobility</b>	<b>60</b>
<b>Il servizio di Flight Inspection per la sicurezza del cielo</b>	<b>61</b>



<b>2. STAKEHOLDER</b>	<b>62</b>
<b>Dialogo con gli stakeholder</b>	<b>64</b>
<b>Investor Relations e la comunicazione finanziaria</b>	<b>66</b>
Andamento del titolo ENAV	67
Struttura azionariato	67
<b>Relazione con enti, istituzioni e associazioni di settore</b>	<b>69</b>
<b>Relazioni con i clienti</b>	<b>72</b>
<b>Il network della sostenibilità</b>	<b>74</b>
<b>3. PEOPLE</b>	<b>76</b>
<b>Cultura di sostenibilità</b>	<b>78</b>
<b>Diversità e inclusione</b>	<b>79</b>
<b>Gestione e sviluppo</b>	<b>82</b>
La selezione dei nuovi talenti	82
Sviluppo e valorizzazione	85
Politiche sociali e welfare aziendale	92
<b>Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro</b>	<b>95</b>
<b>Le relazioni industriali</b>	<b>97</b>
<b>4. GOVERNANCE</b>	<b>100</b>
<b>Il Consiglio di Amministrazione</b>	<b>104</b>
<b>Nomina e composizione del Consiglio di Amministrazione</b>	<b>108</b>
<b>Ruolo del Consiglio di Amministrazione nella gestione degli impatti</b>	<b>109</b>
<b>Competenze del Consiglio di Amministrazione</b>	<b>113</b>
<b>Integrità Aziendale</b>	<b>115</b>
<b>Gestione dei rischi e delle opportunità</b>	<b>120</b>
Rischi legati al climate change	123
<b>Politiche retributive</b>	<b>124</b>
<b>Gestione fiscale</b>	<b>127</b>
<b>Gestione responsabile dei fornitori</b>	<b>128</b>
<b>Gestione della Security</b>	<b>131</b>
<b>5. ALLEGATI</b>	<b>134</b>
<b>Allegato 1 – Indicatori non finanziari</b>	<b>136</b>
<b>Allegato 2 – GRI Content Index e tabelle di correlazione</b>	<b>165</b>
<b>Allegato 3 – Sistemi di Gestione, Certificazioni e Attestazioni del Gruppo ENAV</b>	<b>173</b>
<b>Allegato 4 – Piano di Sostenibilità 2021-2024</b>	<b>175</b>
<b>Allegato 5 – Analisi di materialità, nota metodologica e perimetro di reporting</b>	<b>180</b>
Analisi di materialità	180
Nota metodologica	182
Perimetro di reporting	183
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE</b>	<b>184</b>

## Lettera agli stakeholder

Il 2022 è stato per ENAV un anno importante e ricco di soddisfazioni. Dopo il difficilissimo periodo dovuto alle conseguenze della pandemia da COVID-19, l'anno appena concluso si è caratterizzato per una decisa ripresa del traffico aereo che, in alcuni periodi, ha addirittura superato i livelli del 2019.

Ma quello appena passato è stato anche un anno in cui il nostro approccio alla sostenibilità è divenuto più solido e maturo al punto da rappresentare oggi il filo conduttore che lega tutte le nostre iniziative. La piena integrazione della sostenibilità nelle strategie e nell'agire quotidiano ci ha consentito non solo di raggiungere gli obiettivi che ci eravamo posti ma anche di fissarne di ulteriori, particolarmente sfidanti, per il biennio 2023-2024.

In seguito alla stabilizzazione della normativa europea in materia di performance, nel 2022 è stato approvato il nuovo Piano Industriale 2022-2024, che incrementa le direttrici del successo sostenibile del Gruppo ENAV facendo leva sui suoi valori chiave: *safety*, eccellenza della qualità dei servizi resi, persone, innovazione tecnologica e digitalizzazione. Correlativamente, si è provveduto ad aggiornare il Piano di Sostenibilità, integrandolo con nuovi obiettivi coerenti con le iniziative di Piano Industriale ed estendendone la validità fino al 2024. Infine, per definire le linee guida del futuro, è stata avviata la progettazione del Piano Future Sky 2031.

Il principale obiettivo ESG di ENAV seguita ad essere quello di contribuire in modo sempre più determinante all'abbattimento delle emissioni del trasporto aereo, lavorando contestualmente sulle nostre emissioni dirette e indirette, sulla *sustainable supply chain* e sull'ulteriore incremento della produzione di energia da fonti rinnovabili. In questo contesto, pur con il nostro impegno costantemente proiettato alle sfide del futuro, è anche il momento di fare un bilancio su quanto fino ad oggi realizzato. Accanto a progetti ormai consolidati come il *Free Route* – che solo quest'anno ha consentito minori emissioni per i vettori pari a oltre 205 milioni di chilogrammi di CO<sub>2</sub> – nell'anno appena concluso è stato lanciato l'*Arrival Manager* (AMAN) sull'ACC di Roma, un nuovo sistema di gestione degli avvicinamenti che consentirà un ulteriore abbattimento delle emissioni di CO<sub>2</sub> da parte dei vettori in arrivo. Sempre nel 2022, in virtù della strategia adottata da ENAV a valle dell'approvazione dei nostri obiettivi climatici da parte di Science Based Targets initiative – prima società italiana del settore *aviation* – abbiamo conseguito la riduzione delle nostre emissioni di tipo Scope 1 e 2 di oltre l'80% rispetto al 2019. Un traguardo che ci consente, con l'utilizzo di crediti di carbonio a compensare la parte di emissioni che ancora non siamo riusciti a ridurre, di raggiungere la *carbon neutrality*. Ciò, a consolidamento di un percorso virtuoso che ha condotto ENAV ad essere riconosciuta tra i leader a livello globale nello sviluppo sostenibile nel settore *aviation*, come confermato anche dal premio ricevuto al ATM World Congress 2022 insieme a NASA e Airbus. Nell'ambito di questo percorso, abbiamo portato a compimento il progetto di progressiva eliminazione delle plastiche monouso (-7,8 tonnellate nel 2022) e raggiunto il target del 45% nella sostituzione della nostra flotta auto con macchine elettriche, ibride e *plug-in*. In linea con gli obiettivi raggiunti, per i prossimi anni abbiamo avviato un piano d'azione finalizzato a ridurre le nostre emissioni Scope 3 di almeno il 13,5% entro il 2030 e stiamo definendo la *roadmap* per divenire una *net zero company*.

Ma ovviamente il nostro approccio alla sostenibilità non si sostanzia soltanto nelle iniziative a tutela dell'ambiente e di mitigazione del *climate change*. Nell'ambito della sfera “**Social**”, abbiamo dato maggior impulso alle iniziative finalizzate allo sviluppo di una sempre più solida cultura della sostenibilità tra le persone di ENAV. Attraverso interventi di formazione, video e podcast abbiamo ulteriormente approfondito i temi della diversità e dell'inclusione, della salute e della sicurezza sul lavoro, della lotta alla corruzione attiva e passiva e del rispetto dei diritti umani lungo tutta la catena di fornitura, valori attorno ai quali ci riconosciamo come comunità di persone che agiscono in armonia con i principi di sostenibilità nel lavoro e nel proprio quotidiano. Ottenuta la certificazione ISO 37001 da parte della Capogruppo in materia di sistemi di gestione dell'anticorruzione, l'obiettivo che ci siamo posti per il 2023 è di definire il percorso per arrivare ad ottenere anche la certificazione sulle politiche di parità di genere secondo la prassi di riferimento UNI/PdR 125:2022, la certificazione in materia di

La Presidente  
**Francesca Isgrò**



L'Amministratore  
Delegato  
**Paolo Simioni**

*diversity and inclusion* secondo lo standard ISO 56002 e l'adozione dello standard ISO 56002 per la gestione dei processi di innovazione in azienda.

Il pieno *commitment* della **Governance** di ENAV, dal Consiglio di Amministrazione ai suoi Comitati, tra cui il Comitato di Sostenibilità, accanto all'impegno del top management e di tutte le persone del Gruppo ENAV, ci ha consentito non solo di raggiungere gli obiettivi identificati e di fissarne di nuovi e ambiziosi per gli anni a venire ma anche di mettere la sostenibilità al centro delle strategie del Gruppo, anche attraverso l'innovazione e il percorso di trasformazione digitale in corso. La sostenibilità è ormai in modo organico consolidata nelle politiche di *compensation*, con la fissazione di obiettivi chiari e sfidanti sia nelle politiche di incentivazione di breve che di lungo termine, e con una puntuale *disclosure* di tali obiettivi e del relativo conseguimento: tra questi, l'impegno a garantire una costante crescita nei rating ESG, con particolare riferimento al rating CDP (già *Carbon Disclosure Project*) e a quello Standard and Poor's. Con l'obiettivo, poi, di garantire un costante allineamento sulle politiche dell'Azienda in ambito ESG, assicurando, sulla base di una visione prospettica, il consolidamento dei flussi informativi all'interno del Gruppo, è stato istituito un Comitato Manageriale di Sostenibilità.

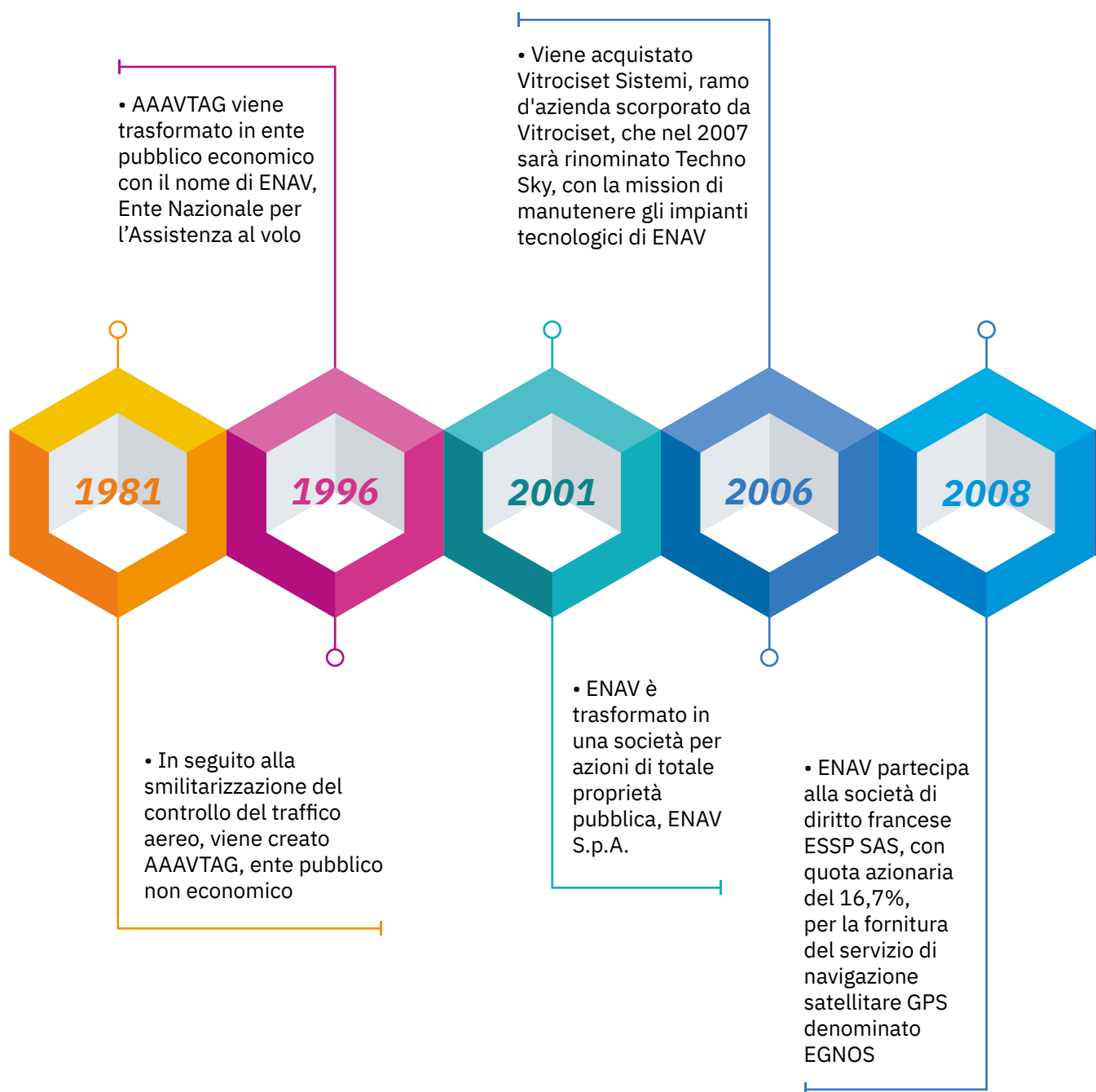
Sempre di più, partner strategici nella crescita di ENAV sono stati i nostri **stakeholder** con i quali abbiamo percorso, in modo coeso e significativo, la strada di una crescente collaborazione per raggiungere nuovi traguardi nello sviluppo sostenibile e nell'innovazione. Ed è proprio l'innovazione tecnologica e digitale a rappresentare oggi per ENAV un binomio inscindibile con la sostenibilità, essendo il fattore chiave, assieme al talento delle nostre persone, per assicurare il raggiungimento degli obiettivi sfidanti di sostenibilità a medio e lungo periodo. Il nostro Gruppo rappresenta un asset strategico per l'Italia nella gestione dello spazio aereo, un'infrastruttura intangibile che deve essere continuamente innovata per accogliere, ad esempio, i nuovi mezzi a pilotaggio remoto, strumenti indispensabili per garantire lo sviluppo di una mobilità sostenibile. ENAV è un *player* primario nella realizzazione di questo processo di modernizzazione ed evoluzione sociale, grazie alla professionalità delle nostre persone e alla spinta sulle nuove dimensioni di avanguardia della tecnologia, quali l'intelligenza artificiale e l'approccio *data-driven*.

Un Gruppo *sustainability-centric* ma anche un'impresa civile, dove il valore che produciamo non è determinato soltanto dai profitti, ma dalla qualità dei servizi che eroghiamo, dalla sicurezza, dall'impatto che abbiamo sull'ambiente e sulla qualità del lavoro e della vita delle nostre persone.

# La storia del Gruppo ENAV

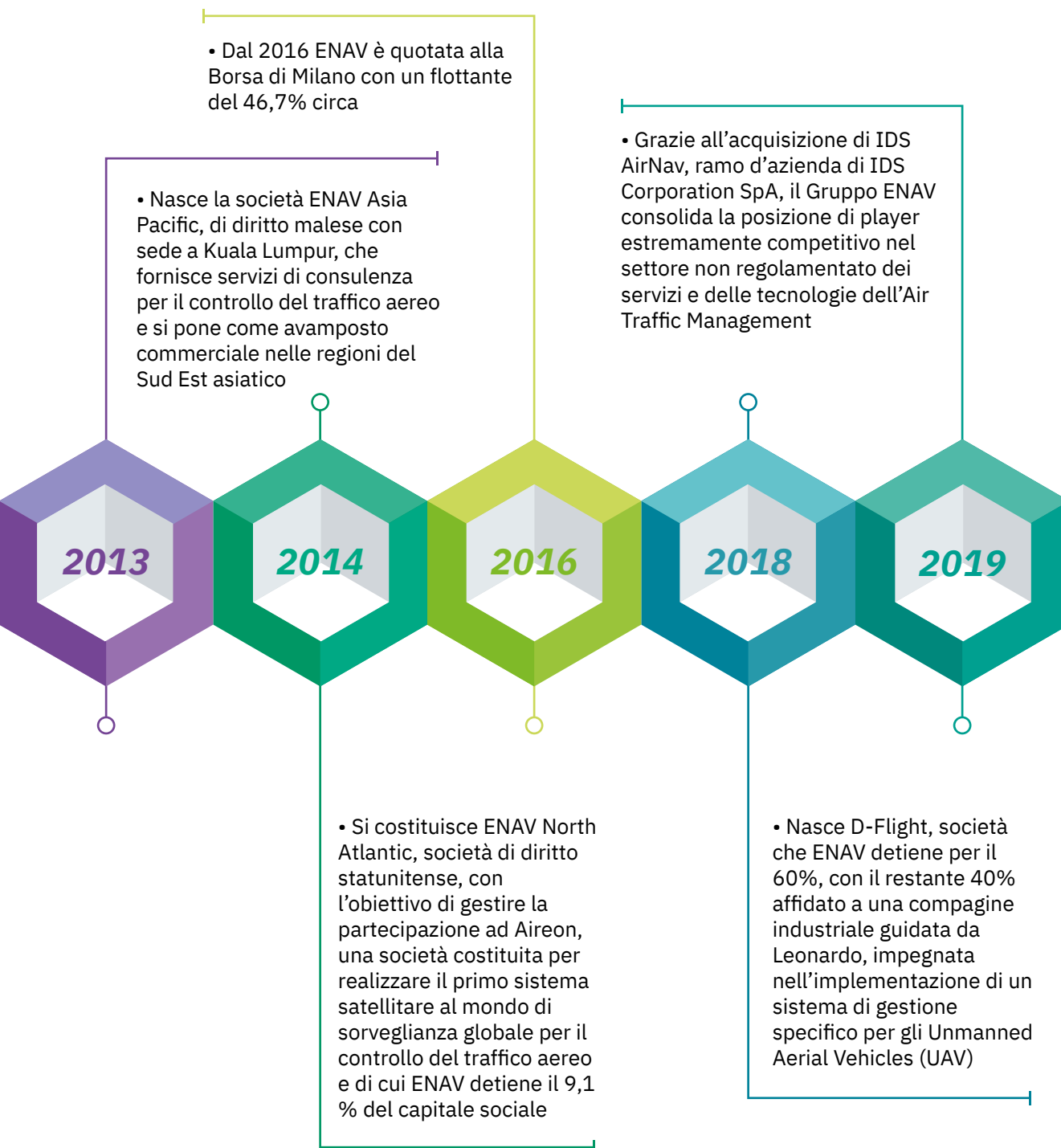
ENAV S.p.A. è una società per azioni italiana che opera come fornitore in esclusiva dei servizi di gestione e controllo dello spazio aereo civile di competenza italiana.

L'attuale società trae le sue origini dalla Azienda Autonoma Assistenza al Volo Traffico Aereo Generale (AAAVTAG), istituita nel 1981. L'Azienda subentrò al Commissariato per l'assistenza al volo istituito tre anni prima come Azienda per il Controllo del GAT (Traffico Aereo Generale), per gestire il passaggio



di parte dei controllori del traffico aereo e degli aeroporti gestiti in precedenza dai militari dell'Aeronautica Militare inquadrati nell'allora Ispettorato delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo (ITAV), un ente militare alle dipendenze dello stato maggiore dell'Aeronautica Militare.

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



# Il Gruppo ENAV

## La struttura del Gruppo

D-Flight è impegnata nell'implementazione di un sistema di gestione specifico per gli Unmanned Aerial Vehicles (UAV) e nella definizione delle modalità di erogazione dei servizi mediante lo sviluppo di una piattaforma in grado di garantire la movimentazione sicura dei velivoli a pilotaggio remoto.

**d-flight**  
enabling autonomous flight



**techno sky**  
an enav group company



Techno Sky è la società responsabile della gestione e della manutenzione hardware/software dell'intera gamma di impianti e sistemi utilizzati per l'erogazione dei servizi di assistenza di volo mediante la gestione tecnico/operativa di apparati e impianti dislocati su tutto il territorio nazionale.

**IDS Air Nav**  
an enav group company



IDS Airnav è leader a livello globale nei sistemi di gestione delle informazioni aeronautiche. La società sviluppa soluzioni software di ultima generazione per la gestione del traffico aereo.

**ESSP**

ESSP è la Società a partecipazione azionaria ENAV che fornisce il servizio di navigazione satellitare EGNOS.



**Aireon**

Aireon è una società costituita per realizzare il primo sistema satellitare al mondo di sorveglianza globale per il controllo del traffico aereo.



**enav north atlantic**

ENAV North Atlantic gestisce la partecipazione di ENAV nel capitale sociale di Aireon LLC.



**enav asia pacific**

ENAV Asia Pacific è una società di diritto malese con sede a Kuala Lumpur che fornisce servizi di consulenza per il controllo del traffico aereo.





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

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

ENAV è quotata dal 26 luglio del 2016 sul Mercato Telematico Azionario MTA (oggi EXM – Euronext Milan) gestito da Borsa Italiana S.p.A., ed è attualmente l'unico *Air Navigation Service Provider* (ANSP) a essere quotato sul mercato dei capitali. Il socio di maggioranza con il 53,3% del capitale è il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), mentre il 46,7% è flottante<sup>1</sup>.

La Società opera in un mercato regolato a livello europeo ed eroga i propri servizi<sup>2</sup> in Italia sotto la vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e del regolatore nazionale ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile).

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

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

ENAV è l'unica realtà italiana a selezionare, formare e aggiornare i professionisti che operano nei servizi per il controllo del traffico aereo, garantendo da oltre 40 anni la sicurezza e la puntualità ai milioni di passeggeri che volano nei cieli italiani, contribuendo alla crescita del trasporto aereo nazionale ed europeo con efficienza, innovazione e nel rispetto dell'ambiente.

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

Nel 2022 gli aerei che hanno volato sullo spazio aereo nazionale sono stati più di un milione ed ENAV, con i suoi 4.185 dipendenti, ha garantito sicurezza e puntualità 24 ore su 24, fornendo tutti i servizi della navigazione aerea alle compagnie.

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

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

1. Maggiori informazioni relative alla struttura dell'azionariato di ENAV sono rinvenibili nel capitolo "Stakeholder".
2. L'organizzazione è attiva nei seguenti principali settori: Servizio di controllo del traffico aereo (ATCS); Servizio informazioni volo (FIS); Servizio informazioni aereonautiche (AIS); Servizio di osservazioni e previsioni meteorologiche, limitatamente all'emissione dei bollettini meteorologici relativi agli aeroporti (METAR) e allo spazio aereo di competenza. Il complesso dei Fornitori di ENAV è composto principalmente da imprese fornitrici di beni, servizi e lavori che accompagnano la Società dalle attività di auto-funzionamento sino all'attività "core" relativa al controllo del traffico aereo (a titolo esemplificativo, la fornitura di componenti hardware e software che confluiscono nell'infrastruttura tecnologica a servizio del controllo del traffico aereo, la fornitura dei sistemi di telecomunicazione, l'acquisto e la manutenzione di apparecchiature elettroniche, i servizi di manutenzione dei cosiddetti Aiuti Visivi Luminosi, ecc).

**4.185**  
DIPENDENTI



**4**  
CENTRI  
DI CONTROLLO  
D'AREA

di cui **199**  
SISTEMI DI AUSILIO  
ALLA NAVIGAZIONE



**45**  
TORRI  
DI CONTROLLO



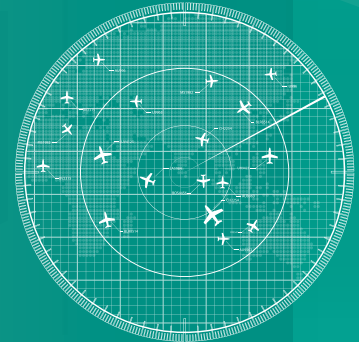
**735.600 km<sup>2</sup>**  
SPAZZO AEREO GESTITO



**6.867**  
PICCO DI VOLI  
GESTITI IN UN GIORNO

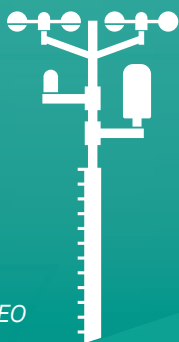


**1.875.685**  
VOLI CONTROLLATI  
ANNUALMENTE





**55**  
SISTEMI METEO



**21**  
SISTEMI SOFTWARE  
DI MANUTENZIONE



per un totale di  
**29.891**  
INSTALLAZIONI  
IN ESERCIZIO  
OPERATIVO ATM  
(Air Traffic Management)

**135**  
CENTRI DI  
TELECOMUNICAZIONE



**44**  
SISTEMI RADAR



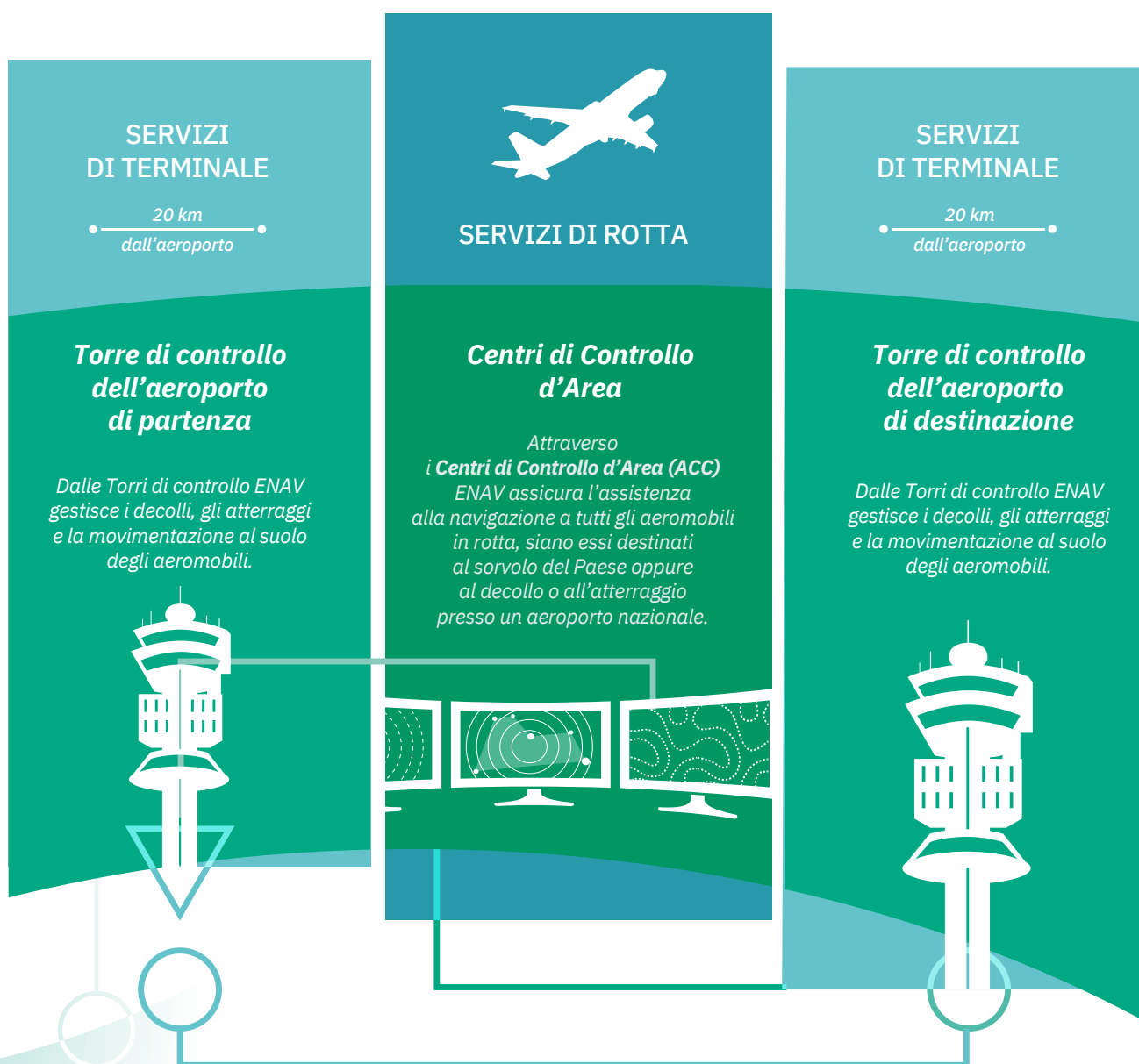
## Il Modello Operativo

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

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

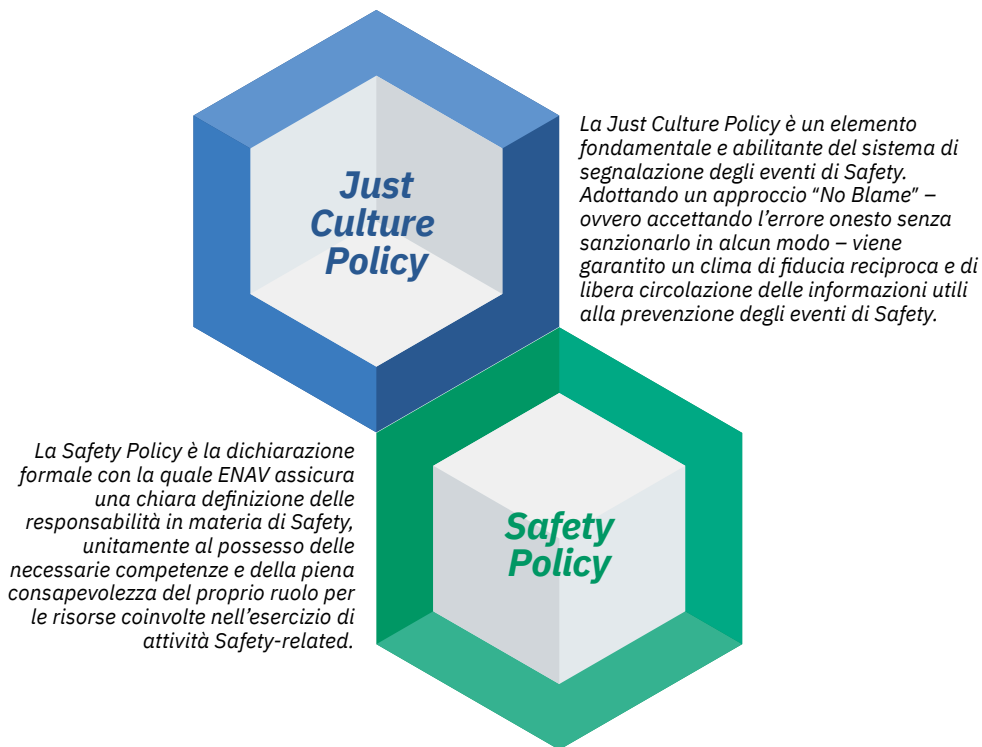


Il controllo del traffico aereo viene garantito senza soluzione di continuità, da quando un aereo accende i motori nel piazzale dell'aeroporto di partenza, fino a quando li spegne una volta arrivato alla piazzola assegnata all'aeroporto di destinazione. Compito del controllore del traffico aereo è quello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

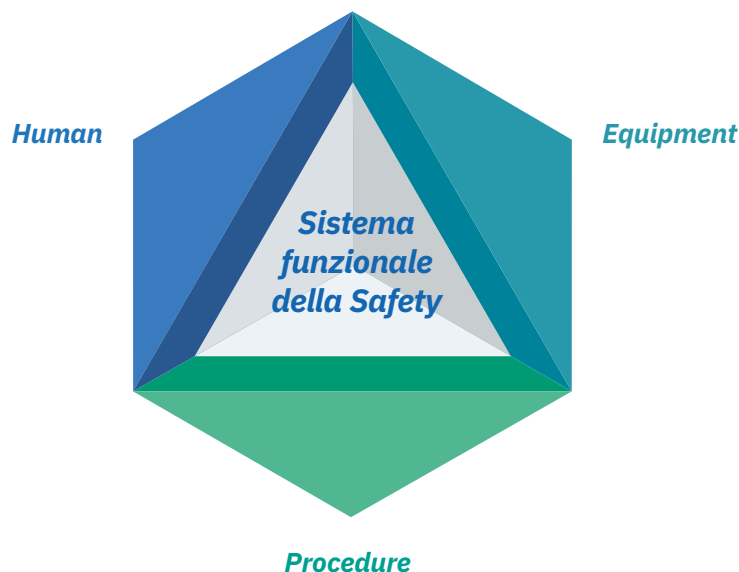


## Cultura della Safety

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



In conformità ai requisiti del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, ENAV si è dotata di un *Safety Management System* (SMS) con cui assicura un approccio formale, esplicito e proattivo della gestione sistematica della sicurezza. In un'ottica preventiva, si è dotata di un sistema di valutazione quantitativa dei rischi di *safety*. Tale approccio, conforme al regolamento sulla certificazione dei servizi ATM/ANS, è basato sulla definizione di alcuni modelli di rischio che consentono di valutare l'impatto delle modifiche al sistema funzionale ATS (*people*, procedure ed *equipment*) sui livelli di *safety* e di identificare e monitorare i rischi di ogni singola Unità Territoriale.



In un'ottica reattiva, invece, ogni evento di *safety* segnalato in accordo alla normativa comunitaria in materia<sup>3</sup> viene opportunamente analizzato al fine di identificare eventuali “safety proposal” che, indirizzate alle strutture organizzative di ENAV pertinenti, vengono poi declinate in “remedial action” o “proposte di miglioramento”. Infine, allo scopo di garantire i più elevati livelli di *Safety* ENAV provvede a monitorare la *safety* dei servizi ATM/ANS e dello stato del *Safety Management System* con l'obiettivo di identificare eventuali andamenti negativi affinché possano essere intraprese azioni correttive tempestive ed efficaci.

## *Interventi 2022 in ambito Safety*

Di seguito le principali attività condotte in ambito *Safety* nel 2022:

- l'analisi di circa 4.960 occorrenze di *Safety* che, tramite una *Safety Dashboard* implementata nel corso dell'anno, sono presentate in tempo reale al management operativo consentendogli il monitoraggio delle performance di *Safety*;
- tramite conclusione della seconda fase del progetto NOSS – *Normal Operations Safety Survey* presso il Centro di Controllo d'Area di Padova e avvio, nel mese di dicembre 2022, della terza fase del progetto presso i Centri di Controllo d'Area di Milano e Brindisi, grazie alla formazione di 11 Controllori del Traffico Aereo che effettueranno presso tali centri l'attività di osservazione. Il NOSS è una metodologia di analisi delle performance in termini di *Safety* che utilizza osservazioni in modalità “normal operations” per identificare punti di forza e debolezza del sistema di gestione del traffico aereo;
- conduzione di una “cross-border *Safety Survey*” tra ENAV e AUSTROCONTROL per una valutazione congiunta delle procedure di coordinamento definite tra ACC Padova e ACC Vienna attraverso osservazioni ed interviste (con particolare attenzione al “work as done”), al fine di identificare eventuali criticità di *safety* e “best practices” utilizzate dai due Enti;
- somministrazione a tutti i dipendenti del Gruppo di una *Safety Culture Survey*, secondo la metodologia stabilita da EUROCONTROL, che ha permesso di valutare la cultura di *safety* dell'intera organizzazione (non solo del personale operativo) al fine di individuarne i punti di forza e di debolezza. L'attività si completerà con la definizione di un *Action Plan* triennale per rafforzare le dimensioni della *Safety Culture* apparse meno forti.

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

# La governance della sostenibilità

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

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

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

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

Inoltre, tenuto conto della crescente rilevanza strategica dell’integrazione della sostenibilità nella *corporate governance* aziendale e nelle iniziative del Piano Industriale, nel mese di dicembre 2022 è stato istituito l’ESG Steering Committee – composto da tutti i responsabili delle strutture di primo riporto dell’Amministratore Delegato<sup>4</sup>, dal Responsabile *Sustainability and CSR* e dalla Segreteria del Comitato di Sostenibilità – con l’obiettivo di favorire il coordinamento delle strutture aziendali sulle iniziative in atto e sugli obiettivi del Piano di Sostenibilità 2021-2024 e di garantire un flusso informativo costante sulle attività in corso, sugli orientamenti e sugli aggiornamenti normativi di settore.

La *governance* della Società garantisce, inoltre, che l’integrazione nel business delle tematiche rilevanti sotto il profilo ESG sia costantemente monitorata anche sotto il profilo dei rischi, grazie al Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (“SCIGR”) e al presidio che il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate assicura in tale ambito nel supportare le attività del Consiglio di Amministrazione. In ossequio al Codice di Corporate Governance, a tale Comitato è infatti demandata la valutazione circa l’idoneità dell’informazione periodica, finanziaria e non finanziaria, a rappresentare correttamente il modello di business, le strategie della Società, l’impatto della sua attività e le performance conseguite, nonché l’esame del contenuto dell’informazione periodica a carattere non finanziario rilevante ai fini del SCIGR. Al Collegio Sindacale è attribuito infine il compito di vigilare, oltre che sull’intero SCIGR, sulla *disclosure* non finanziaria<sup>5</sup>.

4. Alle figure aziendali che compongono l’ESG Steering Committee viene demandata – in ragione delle competenze organizzative attribuite – la responsabilità di attuare gli impegni assunti dall’azienda in ambito ESG.
5. Ulteriori informazioni in materia di *governance* della sostenibilità sono rinvenibili all’interno del capitolo “*Governance*”.

## ESG Steering Committee



\* Ricopre il ruolo di Segretario del ESG Steering Committee

## La strategia del Gruppo ENAV

### Il Piano Industriale 2022-2024

In uno scenario di progressivo recupero dei volumi di traffico pre-pandemia, il Gruppo ENAV ha definito il nuovo Piano Industriale 2022-2024 e avviato il Piano Future Sky 2031, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 12 maggio 2022.

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

## L'eccellenza tecnico operativa

Fulcro del Piano Industriale è il nuovo modello tecnico-operativo, che ha l'obiettivo di incrementare produttività e flessibilità dello spazio aereo nazionale e dell'assetto di controllo del traffico aereo, a beneficio delle compagnie aeree, dei passeggeri, più in generale del Sistema Italia. Il nuovo modello si snoda su tre interventi fondamentali di razionalizzazione strutturale per una più efficiente modalità di erogazione del servizio:

- il consolidamento dei Centri di Controllo Radar (ACC – *Area Control Centre*) con il passaggio da 4 a 2 ACC, localizzati in Roma e Milano;
- la valorizzazione degli ACC di Brindisi e Padova, riconvertiti in *Remote Tower Control Centre* (RTCC) – tra i più importanti d'Europa – per il controllo da remoto di 13 + 13 aeroporti a basso traffico, con possibilità di operatività H24 7gg/7, a beneficio dell'economia dei territori, sia in termini di turismo che di trasporto merci. La prima *Local Digital Tower* è stata inaugurata a Brindisi lo scorso 13 giugno 2022, mentre sono state avviate le attività propedeutiche alle implementazioni per le *Local Digital Towers* di Perugia e di Parma previste rispettivamente per il 2023 e il 2024;
- l'integrazione di undici servizi di avvicinamento (APP), oggi erogati dalle torri di aeroporto, nei rispettivi Area Control Centre (ACC). Con l'integrazione nel *pre-summer* 2022 dell'avvicinamento di Napoli su Roma ACC sono stati completati 5 degli 11 interventi previsti, altri 3 saranno realizzati nel 2023.

Il percorso di innovazione tecnologica trova la sua realizzazione nel nuovo *Flight Data Processing tool* "Co-flight" e nella nuova piattaforma ATM (*Air Traffic Management*) "4-Flight", due piattaforme tecnologiche che, rinnovando quelle esistenti in operatività da più di 20 anni, permetteranno maggiore capacità, flessibilità e scalabilità dello spazio aereo italiano e del relativo sistema di controllo del traffico aereo, necessarie per gestire l'atteso incremento di traffico previsto al 2031 (+15/20% sul record 2019). Per entrambe le piattaforme, i rilasci software previsti nell'anno 2022 sono stati completati.

A dicembre 2022 è entrato in operazioni il *Technical Operation Centre* (TOC) nell'ACC di Ciampino, che realizza un nuovo modello di gestione della Manutenzione. La nuova struttura consente la supervisione e gestione da remoto delle attività di manutenzione dei sistemi *ground* (ad es. radar, torri, guida all'atterraggio ecc.) dislocati su tutto il territorio nazionale che arriva a gestire ad oggi più di 47.800 apparati.

## Innovazione Digitale

Il percorso ENAV Digital avviato nel 2021 ha l'obiettivo di promuovere la trasformazione digitale dei sistemi gestionali di ENAV grazie all'innovazione di processo, sistemi informativi e tecnologie abilitanti, quali ad esempio disponibilità di *big data*, I.A., *machine learning*, IOT. Il Gruppo ha intrapreso anche l'unificazione e migrazione in *cloud* dei sistemi gestionali di Gruppo: il nuovo ERP aziendale è entrato in funzione presso IDS AirNAV a dicembre 2022, e sono state avviate le attività preparatorie per la transizione delle altre società del Gruppo che si realizzeranno nel 2023 e 2024.

Inoltre, la prima iniziativa di Open-Innovation si è concretizzata con l'ENAV Thinking Cup 2022, tenutasi a Forlì il 22-24 settembre, con focus sull'*Unmanned Traffic Management* e l'*Advanced Air Mobility*.

## Lo sviluppo commerciale

Il Gruppo ENAV è presente con i propri sistemi e servizi in circa 100 Paesi. Nel 2022 il Gruppo ha registrato nuovi ordini per un valore di oltre 31M€ in linea con l'anno 2021 e un aumento del proprio fatturato nel mercato non regolato di oltre il 35% sempre rispetto al 2021, con ulteriori significative prospettive di rafforzamento nel 2023-2024.



Si segnalano, in particolare, il mantenimento della posizione in quasi tutte le aree geografiche, l'acquisizione di un rilevante progetto in Medio Oriente con la Qatar Civil Aviation Authority finalizzato al supporto della Fifa World Cup 2022 e all'avvio della nuova FIR di Doha, e l'acquisizione delle prime commesse di fornitura di tecnologia in modalità "As A Service" in linea con la strategia impostata nel Piano Industriale per il mercato terzo. Da segnalare altresì l'avvio delle prime progettualità nel settore UTM, per lo sviluppo di operazioni complesse che consentiranno il definitivo sviluppo del mercato dei droni nel nostro Paese.

## Le Persone di ENAV

Il personale è un fattore chiave per il Gruppo ENAV. Aver ricollocato l'industria al centro dell'attività significa puntare sui giovani, sul talento, sulle nuove professionalità digitali.

Nel 2022 sono state inserite all'interno del Gruppo circa 400 persone (di cui oltre il 50% con età inferiore a 30 anni) e avviati, inoltre, processi di inserimento su tematiche chiave di sviluppo SW.

Nell'importante processo avviato, particolare attenzione è rivolta all'inserimento di risorse con *mindset* digitale orientato all'innovazione.

## La strategia di sostenibilità

Raccogliendo la sfida posta dall'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile e avvertendo le urgenze poste dalla crisi climatica, il Gruppo ENAV aveva avviato, già nel triennio 2018-2020, un percorso di *change management* finalizzato a porre la sostenibilità al centro della propria *mission* e delle relazioni con gli stakeholder.

Se nel Piano di Sostenibilità 2018-2020, infatti, l'Azienda si era posta una serie di obiettivi finalizzati prevalentemente a gettare le basi per creare una nuova cultura di sostenibilità tra le persone, a consolidare la *governance* di sostenibilità e avviare progetti in ambito ESG in grado di costruire le fondamenta del percorso futuro, il Piano di Sostenibilità 2021-2023, integrato poi, nel 2022, con nuovi obiettivi ed esteso fino al 2024, ha permesso di consolidare la strategia di sostenibilità di Gruppo attraverso la definizione di una *road map* che ha come obiettivo quello di portare ENAV a ricoprire un ruolo di primissimo piano nello sviluppo sostenibile di tutto il settore del trasporto aereo.

La completa integrazione della sostenibilità nelle strategie di business, il consolidamento della *governance*, l'ingresso nei rating ESG, i progetti nella *diversity and inclusion* e l'impegno nella decarbonizzazione con la conseguente validazione della nostra strategia sulle emissioni di CO<sub>2</sub> da parte di Science Based Targets initiative (ENAV è stata la prima azienda del settore del trasporto aereo italiano, nonché primo *Service Provider* al mondo ad aver raggiunto questo importante traguardo) e l'abbattimento delle emissioni Scope 1 e 2 di circa il 75% rispetto al 2021, sono solo alcuni dei risultati raggiunti nel 2022 che hanno aperto la strada a un percorso sempre più sfidante e ricco di traguardi che vogliamo raggiungere insieme a tutte le persone di ENAV e ai nostri stakeholder.

## Il percorso per la creazione di valore

A partire dal 2017 il percorso di ENAV nella sostenibilità, oltre ad essere in linea con quanto definito nel D.Lgs. 254/2016, si è sempre più trasformato in un processo di creazione di valore e di integrazione della sostenibilità nelle strategie di business. Un processo che, anche nel difficile periodo della pandemia, non si è arrestato ma è anzi proseguito con rinnovato vigore.

### 2017

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

### 2018

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

### 2019

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

### 2020

- Biblioteca Bilancio Sociale: primo premio per "Il Percorso di Sostenibilità"
- Networking: ENAV entra nel Consiglio Direttivo del "CSR Manager Network"
- Calcolo della *carbon footprint* aziendale e obiettivo Carbon Neutrality 2022
- Integrated Governance Index 2020: ENAV è terza nella classifica speciale settore industria
- Progetto "Mobilità elettrica"
- Valutazione impatti ESG

- Istituto Tedesco Qualità e Finanza: premio “Italy’s best employers for women”
- Politica “Diritti Umani”
- Politica “Ambientale”
- Primo Sustainability Loan
- Da Stakeholder Engagement a Stakeholder Management
- Progetto “Plastic free”
- Digital Sustainability Day

## 2021

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

## 2022

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

## Il Piano di Sostenibilità 2021-2024

A fronte dei risultati raggiunti e delle nuove sfide che l'Azienda ha deciso di porsi nel lungo ma anche nel breve periodo, nel 2022, anche al fine di garantire il perfetto allineamento con gli orizzonti temporali del Piano Industriale, si è provveduto ad aggiornare il Piano di Sostenibilità integrandolo con nuovi obiettivi ed estendendone la validità fino al 2024.

Il Piano 2021-2024, in analogia al Piano 2021-2023, muove dai 17 obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (SDGs) fissati dalle Nazioni Unite e si orienta nel perimetro definito delle linee di sviluppo strategiche, delineando una serie di azioni che prendono spunto da diversi ambiti, tra i quali: (i) la materialità del Gruppo, (ii) le risultanze emerse dall'attività di *stakeholder management*, (iii) l'analisi del posizionamento del Gruppo ENAV rispetto ad *assessment* condotti su alcuni importanti indici di sostenibilità e (iv) un'analisi di *benchmark* sulle tematiche di sostenibilità di maggiore interesse per il mercato e per il Gruppo.

La struttura rimane articolata su 6 pillar vale a dire: (i) Strategie e Governance, (ii) Politiche, (iii) Innovazione tecnologica, (iv) Reporting e comunicazione, (v) Cultura e progetti dedicati e (vi) *Climate Change*, e prevede 32 obiettivi che rappresentano i principali progetti su cui l'Azienda sarà impegnata nel biennio 2023-2024.

Per quanto concerne le nuove progettualità previste a piano per gli anni 2023 e 2024, queste sono relative:

- nel pillar **“Strategie e Governance”**, all'elaborazione di un modello di misurazione degli impatti economici, sociali e ambientali generati dalle iniziative strategiche di sostenibilità;
- nel pillar **“Politiche”**, al mantenimento delle certificazioni ISO 37001 e ISO 45001; all'ottenimento della certificazione EASI (Ecosistema Aziendale di Sostenibilità Integrato); alla valutazione di fattibilità per adozione dello standard ISO 56002 per la gestione dei processi di innovazione in azienda; alla valutazione di fattibilità per la certificazione secondo la Prassi di riferimento UNI/PdR 125:2022 (Politiche di parità di genere); alla valutazione di fattibilità per la certificazione secondo norma ISO 30415:2021 (*Diversity and Inclusion*);
- nel pillar **“Innovazione Tecnologica”**, allo sviluppo di attività di ricerca e innovazione correlate agli SDGs; alla ricerca e sviluppo di algoritmi di intelligenza artificiale e *machine learning*, da eseguire in ambienti *cloud* di *High Performance Computing*, funzionali alle attività *core* e *no-core* del Gruppo e ai temi di sostenibilità;
- nel pillar **“Reporting e Comunicazione”**, allo sviluppo dell'analisi di materialità secondo il concetto di “Double Materiality”; alla elaborazione del GHG Report; all'ulteriore impulso alla comunicazione esterna sui temi di sostenibilità; alla divulgazione dei temi di sostenibilità alle nuove generazioni attraverso un “Report Generazionale”; alla rendicontazione integrata delle performance aziendali;
- nel pillar **“Cultura e Progetti Dedicati”**, all'acquisizione di nuovi talenti con sensibilità sulle tematiche ESG;
- nel pillar **“Climate Change”**, trovano collocazione l'ulteriore abbattimento dell'energia elettromagnetica trasmessa attraverso una ottimizzazione sugli strumenti di navigazione; l'ulteriore sostituzione della flotta auto con macchine elettriche/ibride/*plug-in*, lo sviluppo di nuovi progetti finalizzati all'efficienza energetica; il miglioramento del processo di reporting delle Emissioni Scope 3 – *Capital Goods*; la definizione di un nuovo approccio alla *Circular Economy*; la definizione degli impatti del *climate change* sul business di ENAV; la strategia finalizzata al raggiungimento degli obiettivi SBTi Scope 1 e 2 al 2030; la definizione della strategia finalizzata all'abbattimento delle emissioni Scope 3 del 13,5% al 2030.

Ciascun obiettivo è articolato riferendolo ad una o più strutture responsabili del raggiungimento dello stesso ed è corredato di KPIs, che ne definiscono la misurabilità, e target che consentono di verificarne il raggiungimento entro il periodo di riferimento.

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

# La Tassonomia EU<sup>6</sup>

Il Regolamento sulla Tassonomia EU (Regolamento UE n. 2020/852 del 18 giugno 2020) fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche che possono essere considerate ecosostenibili.

Nello specifico, ai fini di tale Regolamento, per qualificarsi come sostenibile dal punto di vista ambientale (o “ecosostenibile”), un’attività economica deve soddisfare in modo congiunto una serie di condizioni:

- contribuire sostanzialmente ad uno o più dei sei obiettivi ambientali<sup>7</sup> di cui all’articolo 9 del Regolamento;
- risultare conforme ai criteri di vaglio tecnici fissati dalla Commissione e previsti per ciascun singolo obiettivo ambientale;
- non arrecare un danno significativo agli altri obiettivi ambientali (principio di “Do Not Significantly Harm”);
- essere svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia (in linea con le linee guida OCSE e ai principi guida delle Nazioni Unite/ILO su attività economiche e diritti umani).

Ai sensi dei requisiti normativi declinati nell’Atto Delegato relativo all’articolo 8 del Regolamento UE 2020/852, il Gruppo ENAV è tenuto a includere nella propria Dichiarazione Non Finanziaria informazioni su come e in quale misura le proprie attività sono associate ad attività economiche ecosostenibili ai sensi della Tassonomia EU.

Per questo secondo anno di applicazione occorre predisporre un’informativa che includa la quota delle attività economiche allineate e non allineate alla tassonomia (o “*Taxonomy – Aligned/Not Aligned*”), relativamente al proprio fatturato, delle spese in conto capitale e delle spese operative totali effettuate. Nei successivi paragrafi vengono riportate le modalità attraverso le quali il Gruppo ENAV ha valutato la conformità al Regolamento (UE) 2020/852 e il prospetto con i KPI quantitativi richiesti.

Rispetto alla tabella di marcia prefissata dalla Commissione europea, alla data di pubblicazione del presente documento sono stati pubblicati solamente gli Atti Delegati relativi ai primi due obiettivi ambientali (la *mitigazione del cambiamento climatico* e l’*adattamento al cambiamento climatico*), che forniscono una descrizione delle attività economiche ammissibili alla Tassonomia UE e i criteri di vaglio tecnico ad esse collegati. Pertanto, il perimetro di analisi e i dati inclusi nella presente informativa sono riferiti solamente a questi due obiettivi.

6. In osservanza dell’*European common enforcement priorities for 2022 annual financial reports* emanato dall’ESMA il 28 ottobre 2022.

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

## Analisi delle attività ammissibili

Il processo di valutazione per determinare l'ammissibilità delle attività economiche è iniziato nel 2021. In particolare, per determinare l'ammissibilità delle attività economiche, sono state analizzate sia la "classificazione statistica delle attività economiche nelle Comunità europee" (NACE)<sup>8</sup> sia le descrizioni delle attività riportate all'interno degli Annex I e Annex II dell'Atto Delegato sul Clima.

Sulla base dell'interpretazione maturata dei requisiti ad oggi applicabili, il Gruppo ENAV ha valutato che le sue principali attività non siano incluse tra quelle ad oggi identificate dalla normativa di riferimento per i due obiettivi ambientali di "Climate Change Mitigation" e "Climate Change Adaptation", indicati rispettivamente negli Annex I e II dell'Atto Delegato sul Clima.

Tale valutazione si è concentrata sulle tematiche legate a 6.17 "Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio", 9.1. "Ricerca, sviluppo e innovazione vicini al mercato" e 9.2 "Ricerca, sviluppo e innovazione per la cattura diretta di CO<sub>2</sub> direttamente nell'atmosfera".

Le risultanze dell'analisi sono state confermate anche per il 2022, per cui il Gruppo ENAV non ha attività ammissibili e di conseguenza allineate alla tassonomia.

Alla luce di tali considerazioni, si è proceduto al calcolo dei KPI previsti dal Regolamento Tassonomia, sviluppando un'analisi preliminare che tenesse in conto anche degli investimenti e delle spese operative collegate all'acquisto di output da attività economiche ammissibili alla tassonomia e/o relative alle misure messe in atto che consentono un efficientamento energetico degli edifici.

## Metodologia di calcolo dei KPI previsti dal Regolamento Tassonomia

Il Gruppo ENAV ha effettuato l'analisi del fatturato, degli investimenti e delle spese operative riferite all'Esercizio 2022, per il calcolo dei KPI richiesti ai sensi del Regolamento Tassonomia e degli ulteriori riferimenti normativi applicabili<sup>9</sup>, così come descritto di seguito.

### Per la quota di Turnover<sup>10</sup>

Per il calcolo dell'indicatore sul fatturato, al denominatore è stato considerato il fatturato netto consolidato in conformità allo IAS 1.82(a). Per quanto riguarda il numeratore, sulla base delle considerazioni sopra citate e sulla base dell'interpretazione del Regolamento Tassonomia, non è stata identificata, alla data di pubblicazione della presente DNF, alcuna quota di fatturato ottenuta dalla vendita di prodotti o servizi associati ad attività economiche considerate ammissibili in relazione agli obiettivi di Mitigazione dei cambiamenti climatici e Adattamento ai cambiamenti climatici.

8. Il codice NACE è un sistema di classificazione generale utilizzato per sistematizzare e uniformare le definizioni delle attività economico/industriali degli Stati facenti parte dell'Unione Europea. La classificazione è stata introdotta per la prima volta nel 1970 e poi revisionata nel corso degli anni, fino all'ultimo riesame con Regolamento (CE) 1893/2006. Ciascun istituto nazionale di statistica ha formulato una tabella di conversione a cui fare riferimento per tradurre automaticamente a livello nazionale i codici NACE. In Italia, l'Istat traduce i codici NACE con le classificazioni ATECO.
9. L'analisi e la metodologia di calcolo dei KPI sono state svolte con particolare riferimento all'interpretazione delle informazioni definite dall'Allegato I del "Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 della Commissione Europea del 6 luglio 2021 che integra l'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852" e del documento "Draft Commission notice on the interpretation of certain legal provisions of the Disclosures Delegated Act under Article 8 of the EU Taxonomy Regulation on the reporting of eligible economic activities and assets" pubblicato il 2 febbraio 2022.
10. I dati finanziari inclusi in questo KPI corrispondono ai ricavi netti del Gruppo inclusi nella Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022: Bilancio Consolidato.

### Per la quota delle spese in conto capitale ammissibili<sup>11</sup>

- Numeratore: incrementi di immobilizzazioni relativi all'acquisto di output da attività economiche allineate alla tassonomia e/o relative alle misure messe in atto che consentano una riduzione delle emissioni in atmosfera. Nel caso del Gruppo ENAV sono stati considerati principalmente gli investimenti relativi all'efficientamento energetico, inclusa la ristrutturazione di edifici e attività immobiliari e rinnovamento del nuovo *data center*. Nel 2022 sono stati individuati investimenti ammissibili pari a € 1.457.435,05, determinando un rapporto di circa 1,8% sui CapEx come di seguito definiti.
- Al denominatore sono stati presi in considerazione gli incrementi delle immobilizzazioni materiali e immateriali, al lordo degli ammortamenti e delle eventuali rivalutazioni, incluse quelle derivanti da rideterminazioni e riduzioni di valore, per l'esercizio in questione, ed escluse le variazioni del *fair value*.

### Per la quota delle spese operative ammissibili<sup>12</sup>

- Per quanto riguarda il numeratore, sono stati considerati ammissibili i costi inclusi nel denominatore relativi all'acquisto di output da attività economiche ammissibili alla tassonomia e/o relative alle misure messe in atto che consentano una riduzione delle emissioni in atmosfera: in particolare, sono stati inclusi i costi legati all'efficientamento energetico e alla riduzione del consumo di energia dei *building*. Tuttavia, non sono stati individuati costi operativi ammissibili.
- Al denominatore sono stati presi in considerazione i costi diretti non capitalizzati totali relativi a ricerca e sviluppo, misure di ristrutturazione di edifici, locazione a breve termine e canoni di locazione variabili, manutenzione e riparazione, e a qualsiasi altra spesa diretta connessa alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari, a opera dell'impresa o di terzi cui sono esternalizzate tali mansioni, necessaria per garantire il funzionamento continuo ed efficace di tali attivi. Sono state escluse le spese relative al funzionamento quotidiano di immobili, impianti e macchinari come materie prime, costo dei dipendenti che utilizzano la macchina, elettricità o fluidi necessari per il funzionamento di tali attivi.

11. I dati finanziari inclusi in questo KPI corrispondono agli incrementi in immobilizzazioni inclusi nella Relazione Finanziaria Annuale 2022: Bilancio Consolidato.

12. I dati finanziari inclusi in questo KPI sono inclusi nei costi operativi consolidati inclusi nella Relazione Finanziaria Annuale 2022: Bilancio Consolidato.

## Risultato dell'analisi svolta

Attività economiche (1)	Codice/i (2)	Spese in conto capitale assolute (3)	Quota di spese in conto capitale (4)	Criteri per il contributo sostanziale						
				Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	
				%	%	%	%	%	%	
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>										
<b>A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)</b>										
Attività 1	0,00	€	0%	0%	0%	NA	NA	NA	NA	
Attività 2	0,00	€	0%	0%	0%	NA	NA	NA	NA	
Spese in conto capitale delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)										
<b>A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)</b>										
Attività 1	4,19	470.929,04 €	0,59%							
Attività 2	7,3	22.670,96 €	0,03%							
Attività 3	7,6	816.464,05 €	1,02%							
Attività 4	8,1	147.371,00 €	0,18%							
Spese in conto capitale delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)										
<b>Totale (A.1+A.2)</b>		<b>1.457.435,05 €</b>	<b>1,8%</b>							
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>										
Spese in conto capitale delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		78.299.213,93 €	98,2%							
<b>Totale (A+B)</b>		<b>79.756.649,00 €</b>	<b>100%</b>							
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>										
Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		672.122.565,00 €	100%							
<b>Totale (A+B)</b>		<b>672.122.565,00 €</b>	<b>100%</b>							
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>										
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		952.780.248,00 €	100%							
<b>Totale (A+B)</b>		<b>952.780.248,00 €</b>	<b>100%</b>							

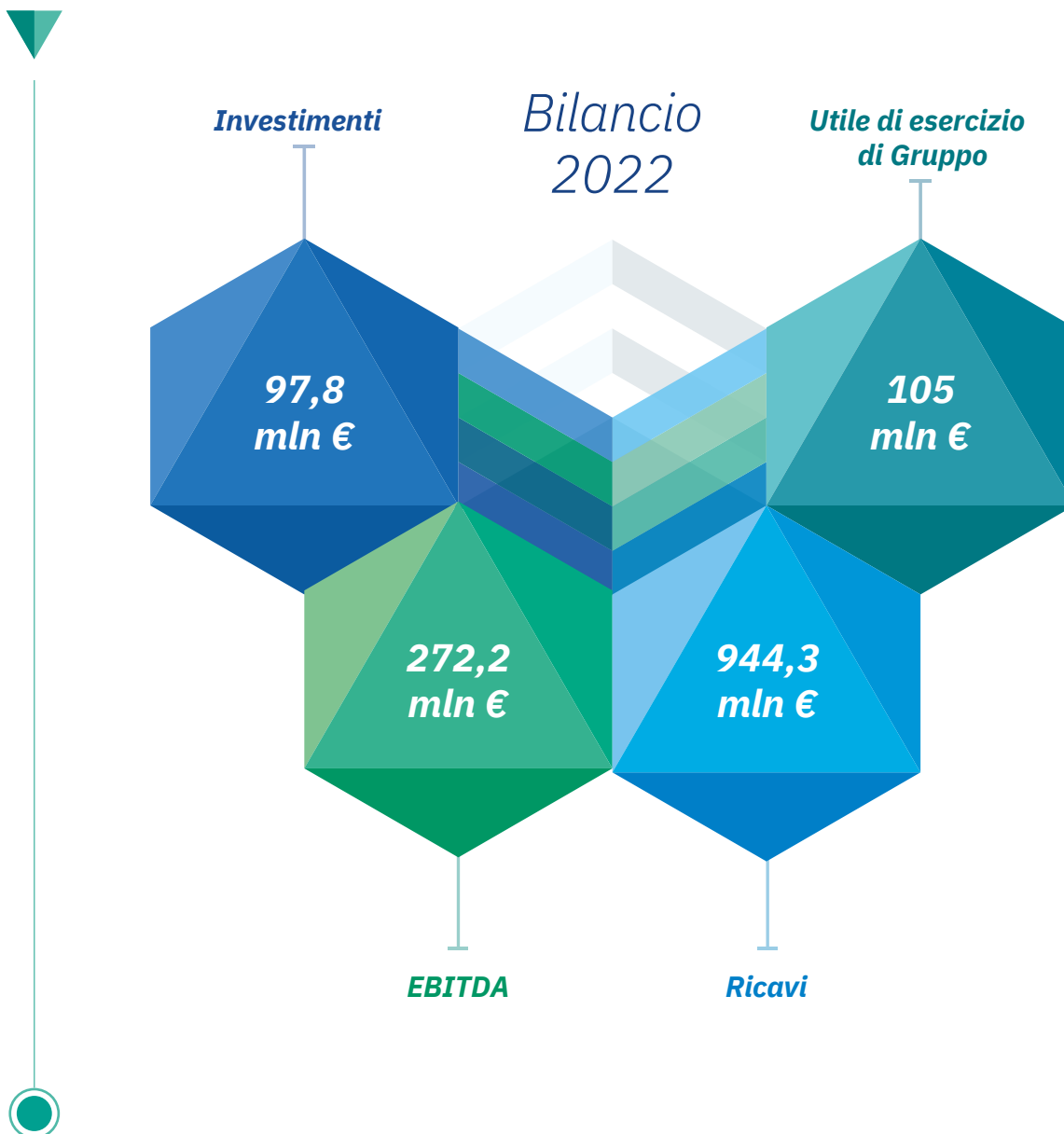


Criteri per “non arrecare un danno significativo”											
Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di spese in conto capitale allineate alla tassonomia, 2022 (18)	Quota di spese in conto capitale allineate alla tassonomia, 2021 (19)	Categoria (attività abilitante) (20)	Categoria (attività di transizione) (21)	
S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	Percentuale	Percentuale	A	T	
NA	NA	NA	NA	NA	NA	N	0%	0%		T	
NA	NA	NA	NA	NA	NA	N	0%	0%		T	

	Attività ammissibili alla Tassonomia	Attività non ammissibili alla Tassonomia
Quota di turnover	0%	100%
Quota delle spese in conto capitale	1,8%	98,2%
Quota delle spese operative	0%	100%

Considerando il carattere di evoluzione della normativa e in attesa della pubblicazione degli ulteriori Atti Delegati relativi agli altri obiettivi ambientali previsti dal Regolamento, ENAV prevede di seguirne gli sviluppi e svolgere, ove necessario, ulteriori approfondimenti e aggiornamenti dell'informativa.

## Le performance economiche



# Valore economico generato e distribuito

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

Nel 2022 il Gruppo ha generato 992,1 milioni di euro di valore economico, in incremento dell'11,9% rispetto al 2021 ad esito della piena ripresa delle attività del settore del trasporto aereo. Sebbene il traffico aereo non sia ancora pienamente ritornato ai livelli antecedenti l'emergenza sanitaria, il valore economico generato dal Gruppo risulta in aumento del 4,6% rispetto ai valori del 2019.

Il valore economico generato è stato distribuito per l'86,7% e trattenuto per il 13,3%.

Relativamente al valore economico distribuito si rappresenta che:

- il 17,8% riguarda i costi operativi sostenuti per l'acquisto di beni e di servizi di cui beneficiano i fornitori del Gruppo;
- il 63,2% è stato distribuito a favore dei dipendenti, sotto forma di stipendi, contributi sociali, premi;
- il 13,6% in favore dei fornitori di capitale di rischio e finanziamenti a titolo di dividendi e remunerazione dei finanziamenti sottoscritti;
- il 5,3% a favore della Pubblica Amministrazione per le imposte dirette ed indirette;
- lo 0,1% è stato distribuito a favore della comunità.

Valore economico direttamente generato e distribuito (mln €)	2022	2021	2020
<b>Valore economico generato</b>	<b>992.090</b>	<b>886.633</b>	<b>811.060</b>
<b>Valore economico distribuito</b>	<b>(860.156)</b>	<b>(732.262)</b>	<b>(607.979)</b>
<i>Costi operativi</i>	<i>(153.645)</i>	<i>(140.203)</i>	<i>(124.887)</i>
<i>Valore distribuito ai dipendenti</i>	<i>(543.979)</i>	<i>(499.241)</i>	<i>(460.957)</i>
<i>Valore distribuito ai fornitori di capitale</i>	<i>(116.680)</i>	<i>(65.297)</i>	<i>(7.943)</i>
<i>Valore distribuito alla Pubblica Amministrazione</i>	<i>(45.217)</i>	<i>(26.829)</i>	<i>(13.254)</i>
<i>Valore distribuito alla comunità</i>	<i>(635)</i>	<i>(692)</i>	<i>(938)</i>
<b>Valore economico trattenuto</b>	<b>(131.934)</b>	<b>(154.371)</b>	<b>(203.081)</b>

Nel valore distribuito ai fornitori di capitale è incluso il dividendo 2022 da distribuire agli Azionisti, proposto al Consiglio di Amministrazione e soggetto alla delibera di approvazione dell'Assemblea degli Azionisti del 28 aprile 2023.

## Conflitto Russia-Ucraina<sup>13</sup>

L'azione offensiva avviata dal Governo russo nei confronti della nazione ucraina ha creato dei cambiamenti nel contesto degli equilibri geopolitici e inevitabili ripercussioni sul quadro macroeconomico mondiale. Per effetto del regime sanzionatorio conseguentemente adottato dagli Stati dell'Unione Europea, nei confronti di persone fisiche e giuridiche russe, il Gruppo si è subito attivato al fine di esaminare tale regime sanzionatorio, tra cui la restrizione ai mercati finanziari e dei capitali dell'Unione Europea, la chiusura dello spazio aereo ai vettori riconducibili alla Federazione Russa, le restrizioni all'esportazione di beni, servizi e tecnologie, onde verificarne gli impatti sul proprio business e adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a garantire il pieno rispetto di tale regime sanzionatorio.

Nel corso del 2022, il Gruppo ha interamente svalutato le posizioni aperte con clienti appartenenti alla Federazione Russa per un importo pari a 0,7 milioni di euro e non presenta ulteriori rapporti in essere con le nazioni rientranti nel perimetro del conflitto. Il proseguimento del conflitto tra Russia e Ucraina sta generando, nel contesto mondiale, impatti sugli approvvigionamenti delle materie prime e notevoli incrementi dei prezzi dell'energia e la pressione inflattiva ha iniziato a manifestare i primi segnali significativi sull'aumento dei prezzi delle varie nature di costo. Nel 2022, il Gruppo ENAV ha registrato un importante incremento dei costi associati all'approvvigionamento energetico; tuttavia, in ragione del modello di business del Gruppo e della regolamentazione comunitaria a cui è soggetta la Capogruppo che, in particolare, permette il recupero della variazione dell'inflazione rispetto al dato previsionale tramite il meccanismo del *balance*, non si ravvisano significativi rischi in termini di effetti inflattivi. Inoltre, con riferimento ai possibili effetti dello *shortage* di componenti elettronici, allo stato attuale non si registrano criticità nella catena di fornitura con impatti negativi in termini di *business continuity*. Inoltre, il Gruppo detiene un'adeguata giacenza dei materiali necessari per i sistemi operativi a supporto del proprio business, tali da contenere eventuali ritardi nella catena di fornitura. Il Gruppo continua a monitorare gli impatti sul proprio business e ad adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a garantire il pieno rispetto del regime sanzionatorio adottato dagli Stati dell'Unione Europea e a identificare puntualmente possibili conseguenze sul proprio business attuale e prospettico in considerazione del protrarsi di uno scenario critico e in continua evoluzione.

Con riferimento a quanto illustrato, il Gruppo non presenta impatti significativi sui principali indicatori alternativi di performance<sup>14</sup> e non si prevedono impatti sui flussi di cassa attesi come rappresentato nel Piano Industriale approvato.

13. In osservanza dell'*European common enforcement priorities for 2022 annual financial reports* emanato dall'ESMA il 28 ottobre 2022.

14. Per gli indicatori alternativi di performance si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2022.



# 01. Planet



## HIGHLIGHTS



*Minor impatto generato con il progetto "Free Route"*

*206mln kg CO<sub>2</sub>*



*Energia elettrica acquistata attraverso Garanzia di Origine (GO)*

*90%*



*Riduzione di CO<sub>2</sub> rispetto al 2019 (Scope 1 e 2)*

*-81,2%*



*Riduzione plastica monouso*

*7,8t*







# 1. Planet

## La strategia ambientale del Gruppo ENAV

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





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

### *Impatti ambientali del Gruppo ENAV*

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

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

### *L'impegno climatico*

La lotta al cambiamento climatico è la sfida del secolo e il Gruppo ENAV vuole dare il suo contributo. L'impegno climatico di ENAV è spinto dalla radicata consapevolezza dell'impatto delle proprie attività sul clima e, più in generale, del contributo dell'aviazione civile nel suo complesso al fenomeno del cambiamento climatico. A partire da questa consapevolezza, ENAV ha tracciato le due rotte verso cui indirizzare il proprio impegno climatico:

- contribuire alla decarbonizzazione del settore del trasporto aereo;
- abbattere l'impronta carbonica delle attività del Gruppo ENAV.

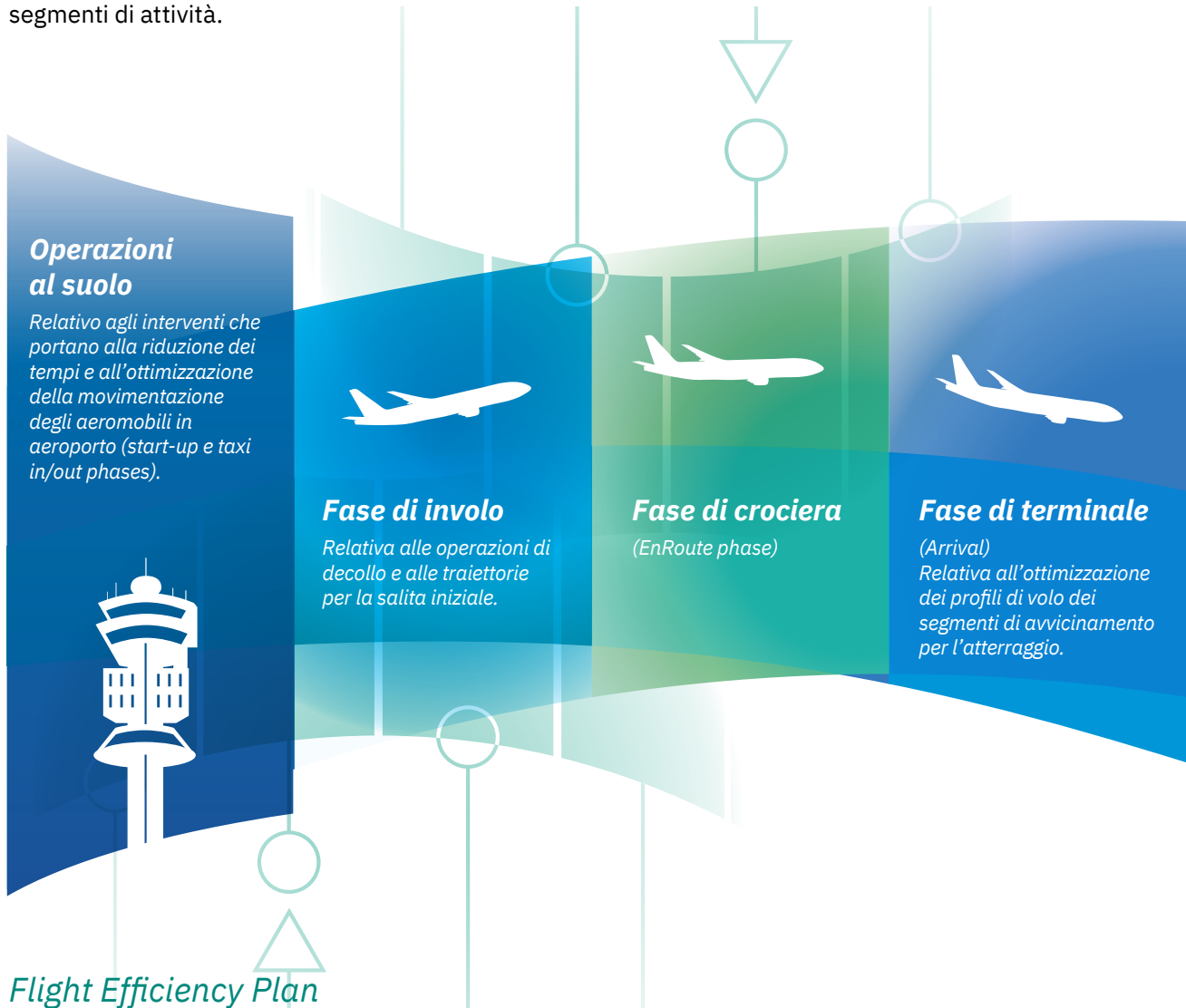
### *L'impegno per la decarbonizzazione del settore del trasporto aereo*

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

ENAV è costantemente impegnata nel complesso di attività finalizzate alla modernizzazione e all'ottimizzazione delle infrastrutture e del network dei servizi ATS (*Air Traffic Services*), mantenendo inalterati i livelli di *safety* della navigazione aerea e contribuendo all'obiettivo di progressiva decarbonizzazione del settore del trasporto aereo. Gli obiettivi di performance attribuiti in ambito europeo agli ANSP (*Air Navigation Service Provider*) impongono

di garantire la movimentazione degli aeromobili nello spazio aereo di competenza in maniera sicura, puntuale e con il minor impatto ambientale possibile in tutte le fasi del volo.

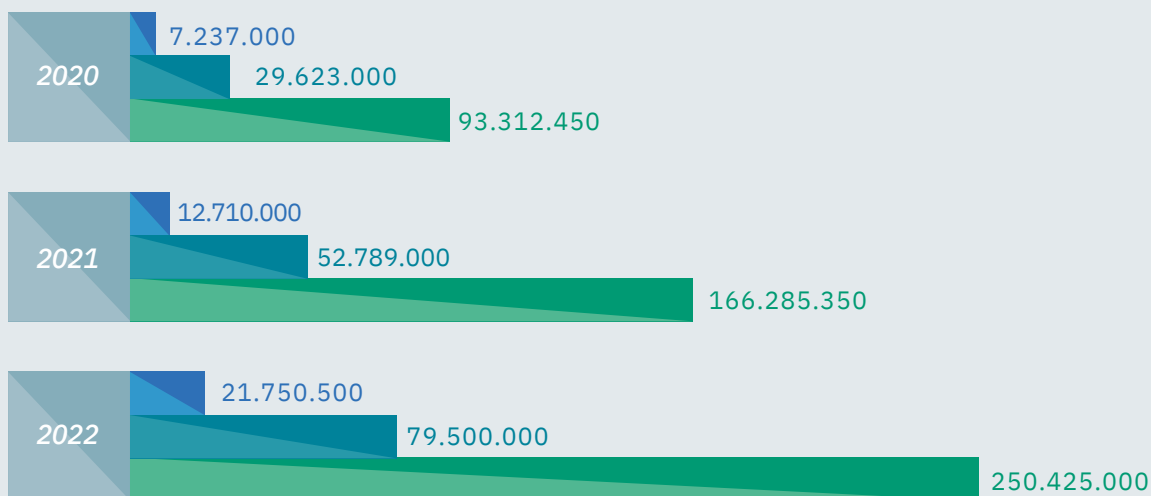
Tutti gli interventi programmati e implementati in tale ambito sono catalogati e monitorati, periodicamente, nel *Flight Efficiency Plan* (FEP). Nell'aggiornamento annuale del FEP sono rendicontate e valutate tutte le implementazioni di *Operational Efficiency* realizzate dalla Capogruppo, nel periodo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



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

Principali benefici:

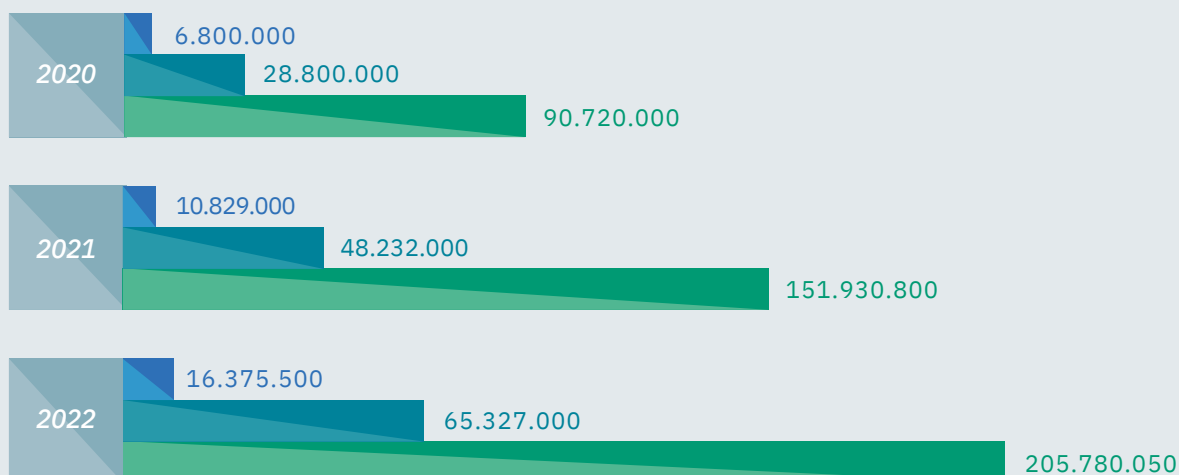
- profili di volo sempre più efficienti;
- rotte dirette con effetti positivi su consumi, emissioni e costi;
- riduzione dei tempi di volo con conseguente diminuzione delle spese di gestione;
- mantenimento dei livelli di *safety* inalterati.



Riduzione tratte (Km)
 Riduzione carburante (Kg)
 Riduzione emissioni (KgCO<sub>2</sub>)

### Free Route Airspace Italy

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



Riduzione tratte (Km)
 Riduzione carburante (Kg)
 Riduzione emissioni (KgCO<sub>2</sub>)

## Airport Collaborative Decision Making

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

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

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

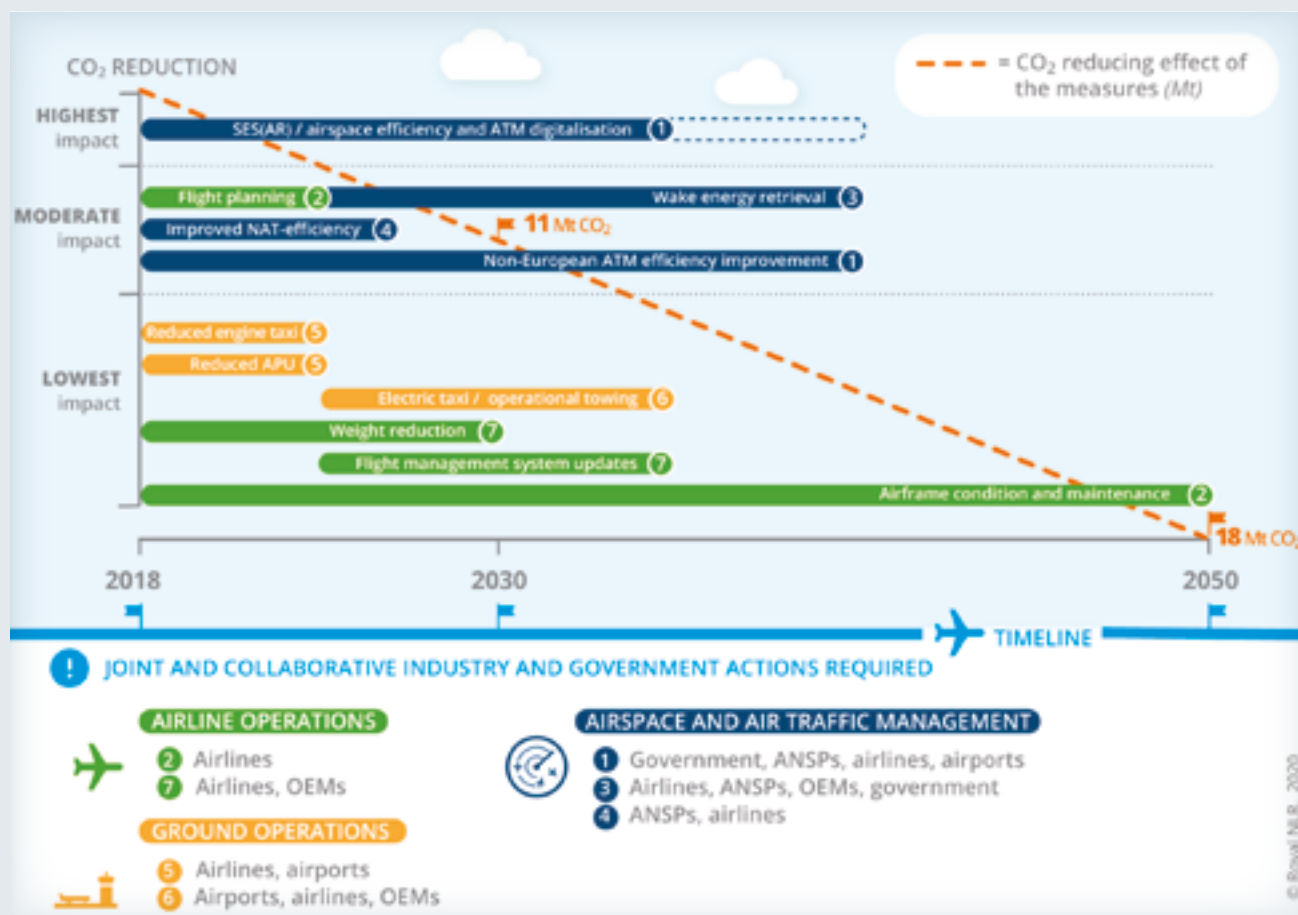


## Arrival Management

Il sistema *Arrival Management* (AMAN) consente di ottimizzare la sequenza di arrivo degli aeromobili in condizioni di traffico intenso. Tale sistema indica al controllore la sequenza ottimale per la separazione degli aeromobili e consente di ridurre l'intervallo di arrivo, abilitando la riduzione di carburante ed emissioni generate da parte delle compagnie aeree, oltre che una limitazione dei ritardi dei voli a beneficio anche dei passeggeri. Nel corso del 2022, AMAN è stato implementato su Roma Fiumicino (presso l'ACC di Roma in cui vengono gestiti, tra l'altro, gli avvicinamenti verso gli aeroporti romani) ed è prevista, nel 2023, l'implementazione di questa innovazione anche su Milano Malpensa (presso l'ACC di Milano).

## Focus

Diversi studi di settore<sup>(\*)</sup> hanno evidenziato la necessità di un impegno congiunto, da parte di tutti gli attori del comparto dell'aviazione civile, al fine di realizzare una progressiva riduzione delle emissioni generate e raggiungere le neutralità carbonica del trasporto aereo nel 2050.



(\*) CANSO, "Destination 2050 - A route to net zero European aviation", febbraio 2021.

## L'impegno per la decarbonizzazione delle attività del Gruppo<sup>15</sup>

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

- Carbon Neutrality al 2022;
- Obiettivi SBTi al 2030.

15. In osservanza dell'European common enforcement priorities for 2022 annual financial reports emanato dall'ESMA il 28 ottobre 2022.

## Carbon Neutrality 2022

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

Nel 2022, attraverso i progetti e le iniziative descritte di seguito, ENAV ha ottenuto una riduzione di circa il 75% delle emissioni di tipo Scope 1 e Scope 2 rispetto al precedente esercizio. La quota di emissioni attualmente non riducibile verrà compensata, in seguito all'approvazione del presente documento, attraverso *carbon credits* relativi a due progetti di tutela ambientale.



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

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

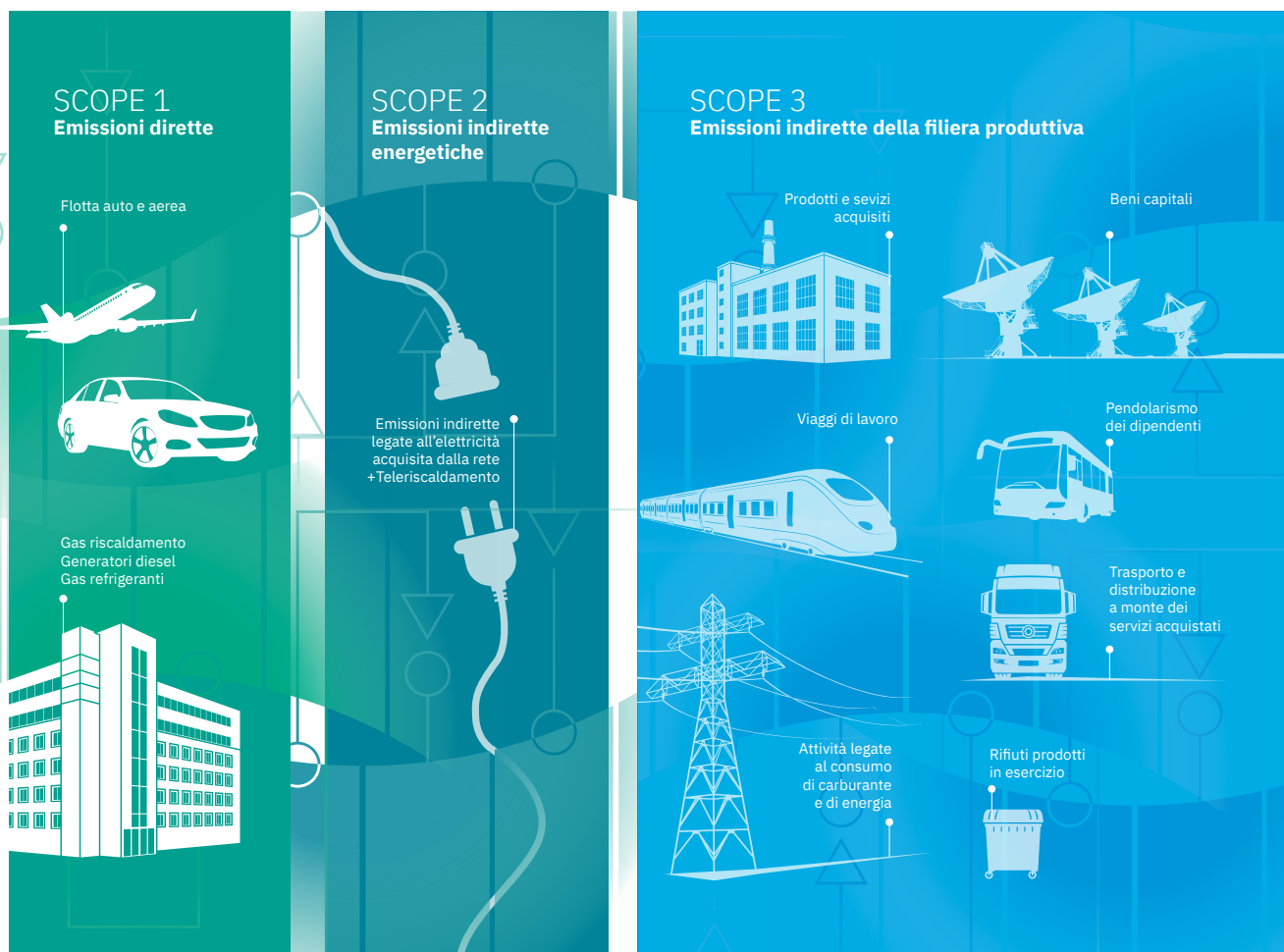
## Obiettivi Science Based al 2030 (SBTi)

Il Gruppo ENAV ha definito gli obiettivi climatici al 2030 in cui, in parallelo con la riduzione di almeno il 70% delle emissioni di tipo Scope 1 e Scope 2, si otterrà una riduzione di almeno il 13,5% delle emissioni di tipo Scope 3 appartenenti alle categorie “*Capital goods*”, “*Fuel and Energy-related activities*” e “*Employee Commuting*”<sup>16</sup>. Tali obiettivi di riduzione delle emissioni sono stati validati da Science Based Targets initiative (SBTi), l’iniziativa nata da una partnership tra CDP (ex Carbon Disclosure Project), Global Compact delle Nazioni Unite, WRI (World Resources Institute) e WWF al fine di guidare il settore privato ad agire per il clima, attraverso obiettivi di riduzione delle emissioni basati sulla scienza.

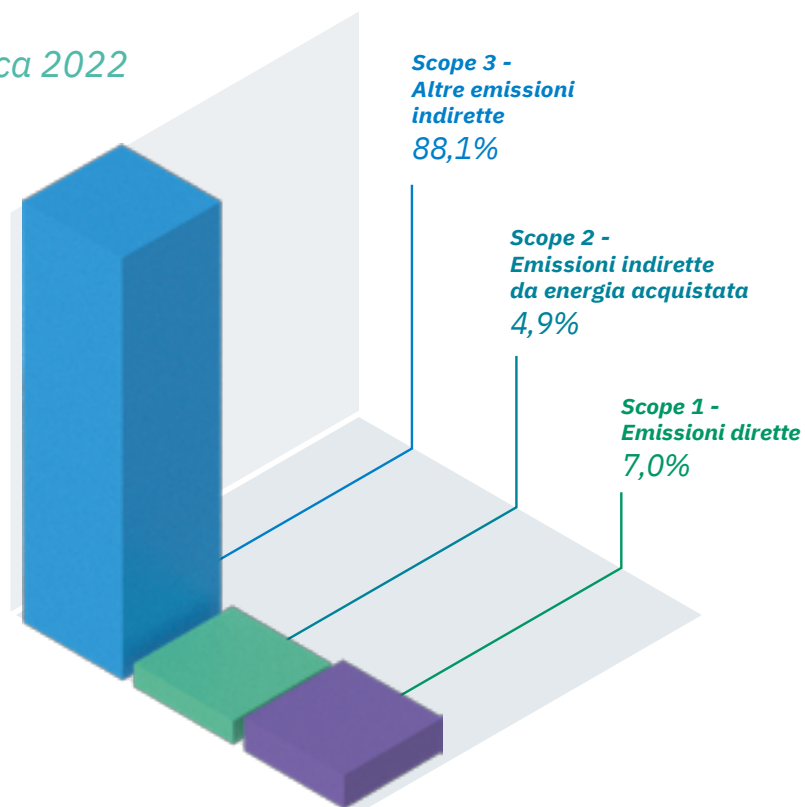
Gli obiettivi validati da SBTi definiscono gli impegni di quelle aziende che sono in linea con il livello di decarbonizzazione necessario per contenere l’aumento della temperatura globale al di sotto di 1,5 °C rispetto alle temperature preindustriali. Per il dettaglio delle emissioni di tipo Scope 3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

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

## Impronta carbonica del Gruppo



## Impronta carbonica 2022



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

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

Intervento	Descrizione
<b>Acquisto di energia elettrica tramite GO</b>	Tutta l'energia elettrica acquistata dal Gruppo ENAV proviene da fornitori istituzionali ed è certificata da fonti rinnovabili con Garanzia di Origine (GO)
<b>Efficientamento energetico degli asset</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 installazioni di impianti LED con domotica di comando e controllo</li> <li>• 6 interventi di ammodernamento degli impianti di climatizzazione in corso</li> <li>• 12 interventi di ammodernamento degli impianti di climatizzazione entro il 2025</li> </ul>
<b>Aumento dell'energia autoprodotta da fonti rinnovabili</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impianto di trigenerazione in fase di attivazione presso ACC di Roma</li> <li>• Impianto geotermico programmato presso il nuovo ACC di Milano</li> <li>• 2 impianti fotovoltaici di prossima attivazione</li> <li>• 10 impianti fotovoltaici in fase di realizzazione</li> <li>• 7 impianti fotovoltaici in fase di progettazione</li> <li>• 18 ulteriori impianti fotovoltaici installati entro il 2025</li> </ul>
<b>Mobilità elettrica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 45% parco auto aziendale "elettrificato" nel 2022</li> <li>• 22 colonnine di ricarica per auto elettriche installate nel 2022</li> <li>• 13 ulteriori siti ENAV dotati di colonnine di ricarica entro il 2024</li> </ul>
<b>Progetti di ricerca e innovazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Progettazione sperimentale di 3 impianti eolici</li> <li>• Futura installazione di un impianto alimentato con celle a combustibile idrogeno (Blu)</li> <li>• Presentazione di un progetto di ricerca per la realizzazione di un impianto per la produzione di idrogeno Green da impianti fotovoltaici</li> <li>• Progetto sperimentale per la sostituzione del gasolio tradizionale per l'alimentazione degli impianti GEIA<sup>17</sup> con combustibile HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)</li> </ul>

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

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

17. Gruppi Elettrogeni a Intervento Automatico (GEIA), fondamentali per assicurare la fornitura di energia elettrica in caso di blackout.



Nel corso del 2022, il Gruppo ENAV ha realizzato un *assessment* finalizzato a identificare gli aspetti di miglioramento e le principali opportunità nell'ambito della gestione delle fonti energetiche. I risultati di tale valutazione, che verranno approfonditi nel prossimo futuro, hanno evidenziato le seguenti opportunità per ENAV:

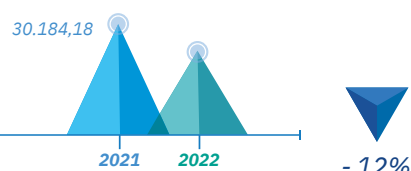
- realizzazione di ulteriori impianti fotovoltaici per autoproduzione di energia elettrica;
- stipula di accordi PPA – *Power Purchase Agreement*;
- partecipazione a CER – Comunità Energetiche Rinnovabili (sia come “prosumer” che “consumer”);
- ulteriore impulso all'utilizzo di illuminazione interna ed esterna con LED;
- installazione di *Building Energy Management System* (BEMS) per la gestione dei consumi HVAC;
- installazione di pellicole termiche antisolari;
- implementazione di “Uninterruptible Power Supply” (ammodernamento dei dispositivi UPS).

Infine, in ottemperanza al D.Lgs. 102/2014, nel corso del 2023 verrà attivata la terza diagnosi energetica su 17 siti ENAV secondo la clusterizzazione prevista dall'ENEA. Tali siti sono stati selezionati tra i 30 più energivori, in cui ENAV sta provvedendo all'installazione di un sistema di gestione e monitoraggio dell'energia conforme alle norme UNI ISO 50001, che consente di misurare analiticamente i possibili punti di debolezza energetica, al fine di sanarli e trasformarli in opportunità future.

## Consumi del Gruppo ENAV nel 2022

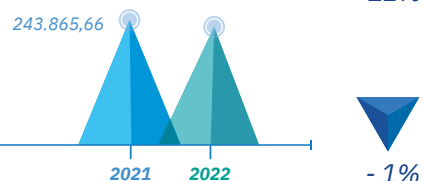
Combustibile per uffici e strutture

**26.592,85**  
GIGA JOULE



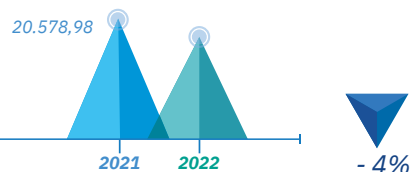
Energia elettrica per uffici e strutture

**241.998,59**  
GIGA JOULE



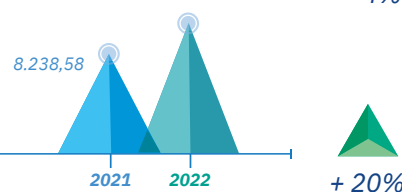
Carburante per la flotta aerea

**19.807,16**  
GIGA JOULE

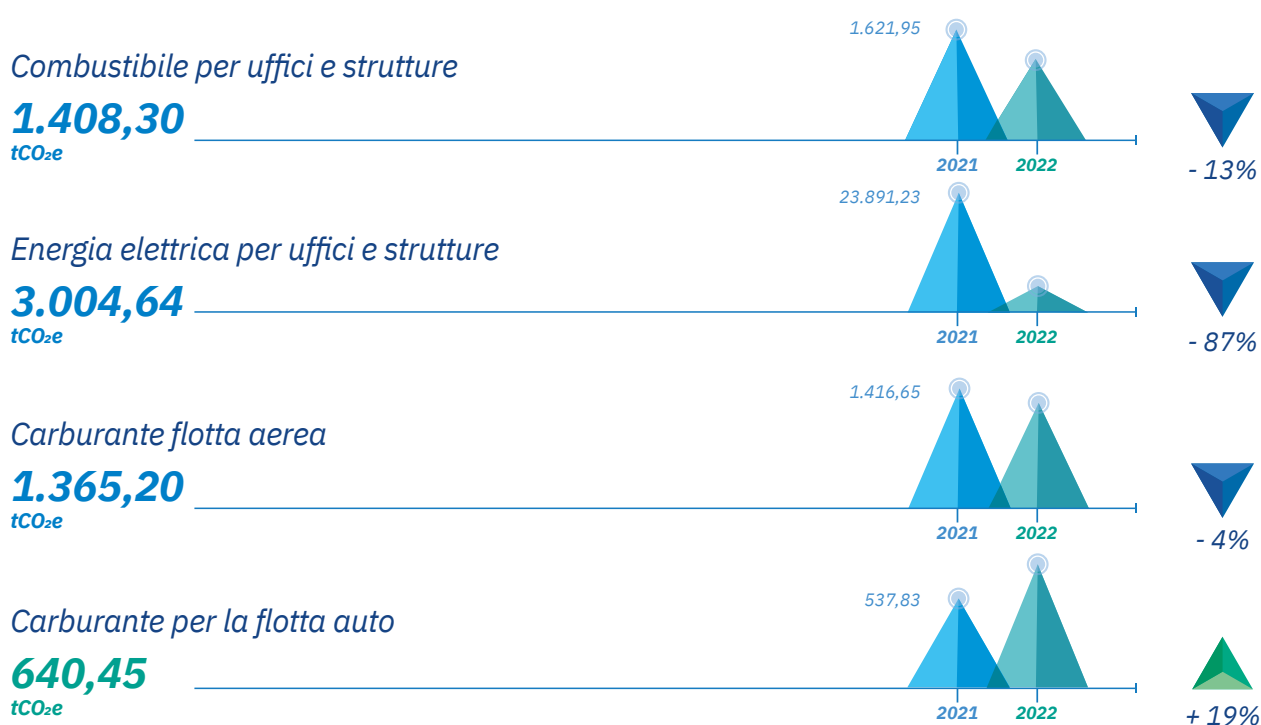


Carburante per la flotta auto

**9.921,15**  
GIGA JOULE



## Emissioni del Gruppo ENAV nel 2022



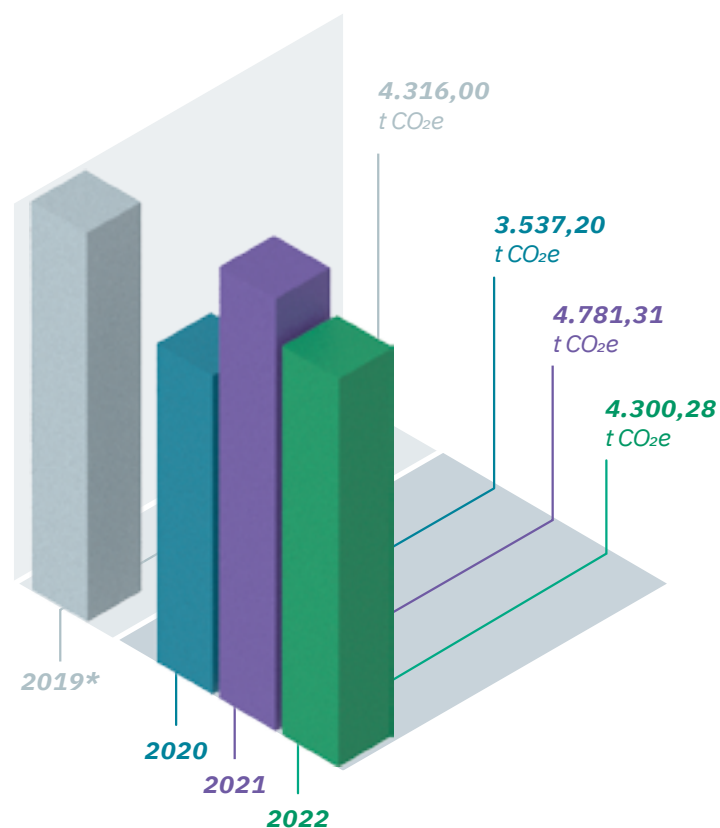
Le emissioni di tipo Scope 1 del Gruppo ENAV sono generate da:

- consumo di combustibile per il condizionamento di uffici e strutture ENAV;
- consumo di combustibile per l'alimentazione della flotta auto e aerea<sup>18</sup>;
- consumo di combustibile per l'alimentazione di emergenza delle strutture operative;
- perdite associate all'utilizzo di gas refrigeranti.

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

Nel corso del 2022, le emissioni di Scope 1 hanno fatto registrare una lieve riduzione (-10%) rispetto al 2021.

## Scope 1



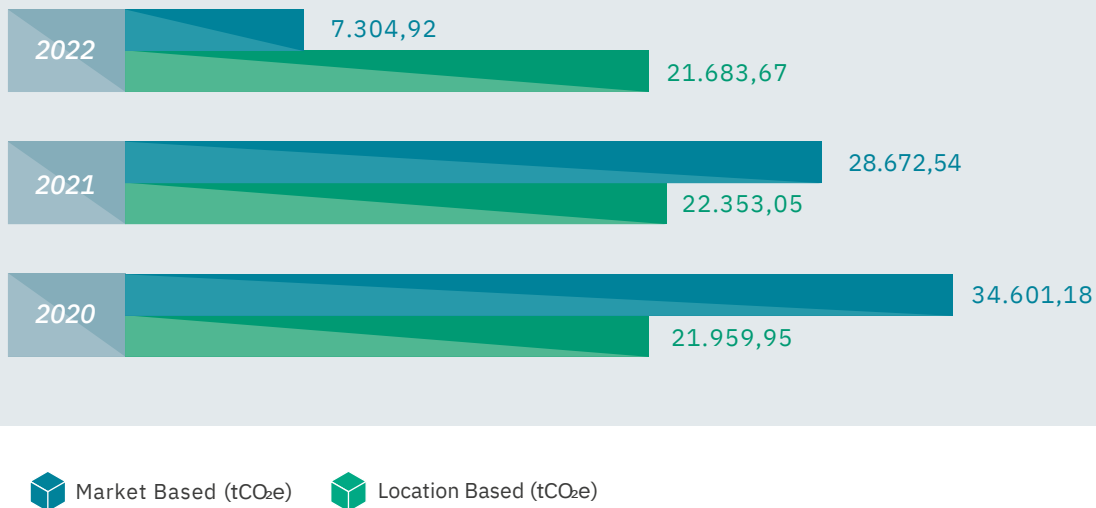
\* Baseline SBTi

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

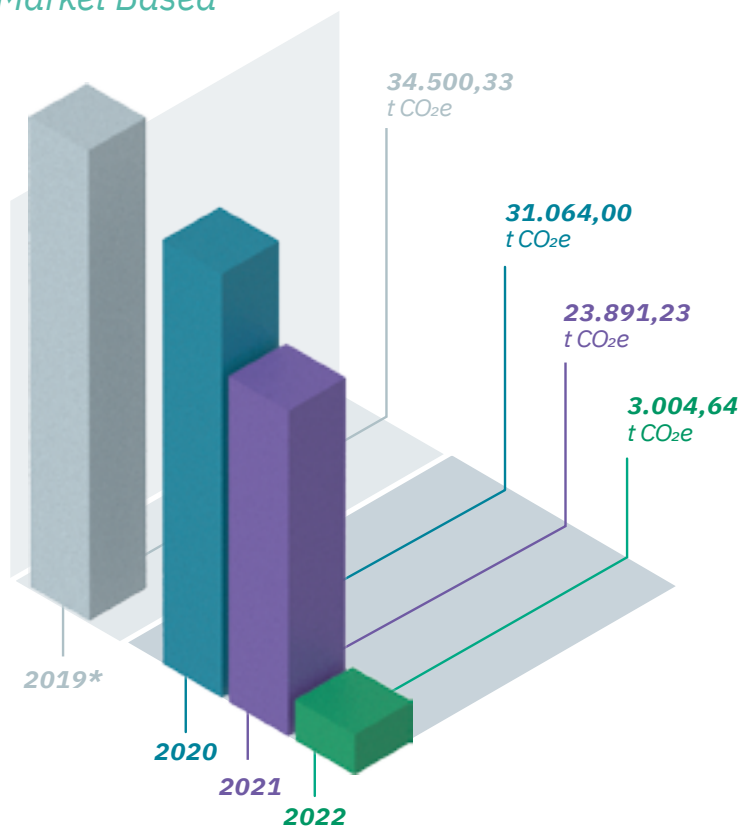
- *Location-based method*, basato sui fattori di emissione medi relativi alla generazione di energia su base regionale, subregionale o nazionale;
- *Market-based method*, basato sulle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dai fornitori di energia elettrica da cui l'organizzazione si approvvigiona o sui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

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

### Emissioni Scope 1 e Scope 2



### Scope 2 - Market Based

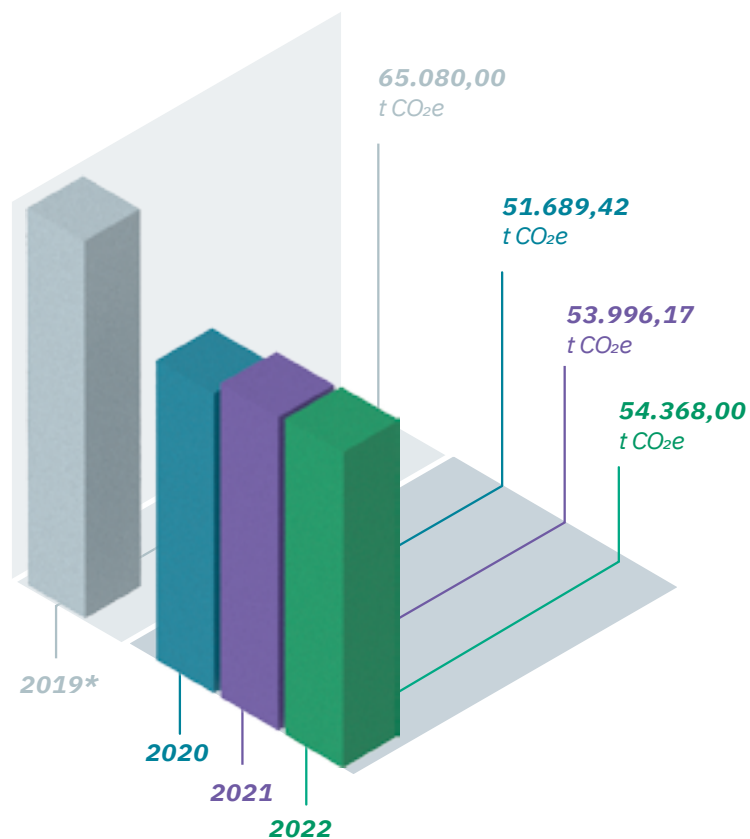


\* Baseline SBTi

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

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

## Scope 3



\* Baseline SBTi

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

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

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



## Focus

### Apicoltura urbana

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

*Infatti, le api sono insetti cosiddetti “bioindicatori” in quanto particolarmente sensibili ai mutamenti delle condizioni ambientali. In tal senso, l'analisi del loro stato di salute e del loro comportamento può fornire importanti informazioni riguardanti l'ambiente circostante. Per queste ragioni, nel corso del 2022 il Gruppo ENAV ha deciso di investire in un progetto di apicoltura urbana, realizzato presso il Training Centre ENAV di Forlì. Nell'ambito di tale progetto sono stati installati 3 alveari che attualmente “ospitano” circa 180.000 api. Nel periodo maggio-luglio 2022, gli operatori di [apicolturaurbana.it](http://apicolturaurbana.it) hanno effettuato un primo biomonitoraggio delle condizioni di salute e del comportamento delle api presenti nei 3 alveari installati presso il Training Centre ENAV, riscontrando un ottimo stato di salute degli insetti e un contesto ambientale decisamente salubre.*

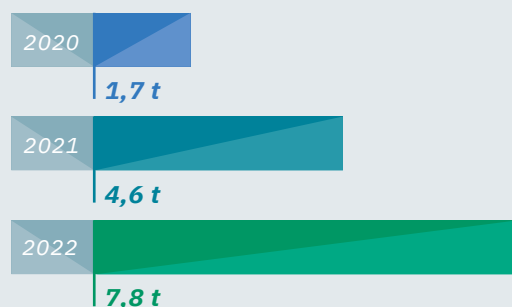
*L'inquinamento ambientale causato dal consumo di plastica – che consiste nella dispersione e nell'accumulo di materie plastiche nell'ambiente – sta causando problemi all'habitat di flora e fauna e, inevitabilmente, le conseguenze di tale forma di inquinamento si riverberano anche sulla nostra salute.*

*Nell'ottica di sensibilizzare l'ecosistema ENAV su questo aspetto, nel 2019 è stato avviato un progetto aziendale finalizzato all'eliminazione della plastica nelle sedi aziendali. Nell'ambito di tale iniziativa, nel corso dell'ultimo biennio, sono stati installati gli erogatori di acqua della rete idrica ed è stato attivato un contratto per la fornitura di acqua con contenitori diversi da quelli monouso. Inoltre, è stata disposta la sostituzione del materiale plastico presente nei distributori automatici su tutto il territorio nazionale.*

*Nel corso del 2022, tutti gli accordi contrattuali relativi alle mense aziendali dell'intero territorio nazionale sono stati rimodulati in un'ottica "plastic free".*

*Ciò ha consentito, unitamente alle azioni già implementate negli anni precedenti, di ridurre di circa 7,8 t di plastiche monouso nel 2022, a fronte di un obiettivo di riduzione pari a 1,5 t. Tale obiettivo ha rappresentato l'ultimo step per l'abbattimento del consumo di plastiche monouso, che nel 2019 era stimato in 14,2 t.*

### Riduzione delle plastiche monouso



### La riduzione delle emissioni elettromagnetiche

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

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



L'impegno di ENAV non si sostanzia soltanto nel garantire il rispetto dei limiti previsti ma anche nel cercare di ridurre le emissioni elettromagnetiche compatibilmente con la qualità e continuità dei servizi erogati. In tale ottica, nell'ambito del piano di dismissione degli impianti di radioassistenza NDB (*Non-Directional Beacon*), nel 2022 sono stati spenti ulteriori 8 NDB, consentendo di raggiungere l'obiettivo intermedio di riduzione delle emissioni elettromagnetiche generate da tali impianti previsto dal Piano di Sostenibilità 2021-2024 per l'anno 2022.

Il piano di dismissione radioassistenze NDB prevede una razionalizzazione di tali impianti che è funzionale al Piano di Transizione PBN (*Performance-Based Navigation*) di ENAV previsto dal Regolamento (UE) 2018/1048, i cui principali stakeholder coinvolti sono ENAC, la Commissione europea ed EUROCONTROL (*Network Manager* europeo).

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

## La gestione dei rifiuti

Il Gruppo ENAV sul tema della gestione dei rifiuti assume e definisce come strategico l'impegno a governare le attività di smaltimento dei rifiuti attraverso la tracciabilità dell'intero processo con l'obiettivo di dare la massima attuazione possibile al gerarchico criterio di prevenzione, riutilizzo, riciclo, recupero e smaltimento, nel pieno rispetto delle normative vigenti.

La gestione di tale materia e dei relativi impatti avviene mediante:

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

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

I rifiuti generati nelle attività proprie delle società del Gruppo ENAV sono raccolti, trasportati e sottoposti ad attività di recupero/smaltimento da parte di società terze dotate delle necessarie qualifiche e autorizzazioni con le quali il Gruppo ENAV ha stabilito specifici rapporti contrattuali.

La quota parte di rifiuti urbani è gestita per il tramite delle imprese responsabili dei servizi di pulizia da imprese terze qualificate, come sopra indicato, o dal Servizio pubblico di raccolta.

La verifica che le imprese responsabili dei servizi di gestione dei rifiuti, nonché le imprese responsabili dei servizi di pulizia, operino in accordo sia agli obblighi contrattuali che a quelli legislativi avviene da parte dei Responsabili Contrattuali incaricati e dei Responsabili di siti e sedi territoriali interessati, in applicazione delle procedure del Sistema di Gestione Ambientale del Gruppo ENAV.

Per raccogliere e monitorare i dati relativi ai rifiuti speciali è utilizzato l'applicativo software "Prometeo Rifiuti" nel quale vengono inseriti i dati relativi a tutte le operazioni di carico e scarico rifiuti svolte in tutti i siti operativi e le sedi delle società del Gruppo ENAV dislocate su tutto il territorio nazionale.

## Innovazione tecnologica e digitalizzazione

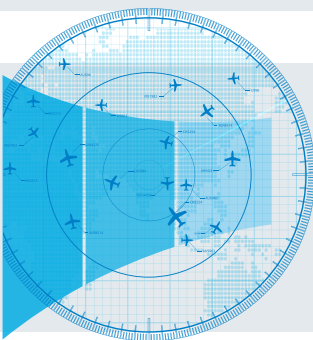
In ENAV, innovazione, sviluppo tecnologico e crescita professionale rappresentano i driver attraverso cui valorizzare al meglio tutti gli asset.

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

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

### Innovazione delle infrastrutture

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

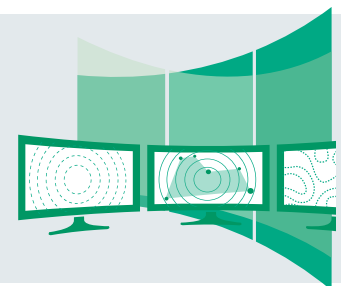


### Digitalizzazione delle comunicazioni

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

### Interoperabilità delle piattaforme

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



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

### Remote Tower

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

### Sistema di Arrival Management

Questo sistema indicherà al controllore la sequenza calcolata ottimale per separare gli aeromobili in arrivo su aeroporti congestionati consentendo recupero dei consumi e riduzione dei ritardi. La prima implementazione operativa sul territorio italiano è avvenuta nel mese di dicembre 2022 presso l'ACC di Roma.

### Sorveglianza satellitare - AIREON

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

### Consolidamento degli avvicinamenti nei Centri di Controllo d'Area

Il consolidamento degli avvicinamenti nei Centri di Controllo d'Area permetterà un'ottimizzazione delle procedure di avvicinamento.

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

### Obiettivi futuri

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

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

In particolare, nel 2022 ENAV ha condotto una serie di sperimentazioni su concetti operativi innovativi e tecnologie a supporto volte al miglioramento delle performance del sistema ATM. Inoltre, ha partecipato ai bandi europei per il nuovo programma SESAR 3 (2023-2031), inerenti agli obiettivi dell'*Aviation Green Deal* europeo e alla transizione digitale, rispondendo con proposte di progetto relative alla ricerca esplorativa e industriale, nonché avviando due nuovi progetti dimostrativi.

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

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

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

- ricerca e validazione delle nuove tecnologie (comprese quelle satellitari) abilitanti servizi innovativi CNS/ATM, pianificarne il *deployment* mediante progetti di ricerca per raggiungere i livelli di maturazione adeguati all'entrata in esercizio operativo;
- pianificare i trial dimostrativi il cui scopo è quello di accompagnare le nuove tecnologie verso l'industrializzazione e *deployment*;
- intraprendere rapporti di collaborazione continui con i principali stakeholder industriali di settore, le università e i centri di ricerca nazionali ed europei al fine di identificare le opportunità a basso impatto ambientale derivanti dall'impiego di nuove tecnologie quali l'intelligenza artificiale o algoritmi di *machine learning* applicate al contesto CNS/ATM;
- perseguire le indicazioni fornite nello *European Airspace Architecture Study* e nell'*ATM Master Plan* europeo relative all'evoluzione dell'infrastruttura CNS e ai servizi ATM, con particolare attenzione al miglioramento delle *Key Performance Area* relative a Capacità, Ambiente, Costi e Safety;
- pianificare gli investimenti sulla base delle priorità operative, selezionando dal portfolio dei progetti eseguiti le tecnologie maggiormente sostenibili.

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

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

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

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



## Focus

## Innovazione, digitale e sostenibilità nel Gruppo ENAV

*Il Gruppo ENAV ha intrapreso un percorso di integrazione di innovazione e trasformazione digitale a supporto dello sviluppo sostenibile.*

*Innovazione, digitale e sostenibilità sono elementi intrinsecamente legati e necessari alla realizzazione del Piano Industriale. Questo approccio sottintende la realizzazione di progetti di innovazione tecnologica in linea con le tematiche di sostenibilità, anche indagando nuove potenzialità nell'ambito del mercato commerciale proponendo soluzioni prototipali e dimostrative, studi di fattibilità e progetti pilota necessari nelle fasi embrionali di valutazione e produzione di nuovi servizi.*

*Le attività di Innovation and Sustainability stimolano, accelerano e accompagnano la realizzazione di progettualità attraverso la formazione di gruppi di lavoro intra-company e stakeholder esterni, selezionando le eccellenze tecnologiche e i talenti. L'insieme delle attività sono accomunate dall'intento di supportare l'evoluzione del Gruppo ENAV verso gli obiettivi ESG e sono differenziate in macroaree con focus di impatto e tempi realizzativi diversi:*

- **ENAV Digital:** promuove la trasformazione digitale del Gruppo integrando e mantenendo una armonia tra l'azienda e l'evoluzione continua della società, del mondo del lavoro, dei cambiamenti sulle persone, cultura, aspettative e aspirazioni degli individui che compongono la comunità dei dipendenti ENAV;
- **Data-driven Company:** promuove la cultura e fruibilità del dato in azienda per supportare scelte strategiche, indirizzare attività e operatività prendendo decisioni a tutti i livelli basate su informazioni oggettive, aggiornate e trasparenti;
- **Disruptive Innovation:** rappresenta il gruppo di iniziative rivolto alla generazione di opportunità verso nuovi mercati attraverso test continui sulle tecnologie emergenti, con il conseguente sviluppo di servizi innovativi;
- **ATM Virtualization:** questa filiera rappresenta il next step in termini di evoluzione tecnologica in ambito ATM, con impatti positivi in termini di Safety e di flessibilità nell'erogazione dei servizi, costituendo inoltre un elemento chiave per rendere ENAV un ATM Data Service Provider fornitore di altri Air Navigation Service Provider.

*Gli obiettivi che concretamente persegue, in linea con quanto già dichiarato nel Piano Industriale 2022, trovano la sintesi nel:*

- perseguire la strategia e governance di Digital Innovation pienamente integrata alla sostenibilità; quindi, allo sviluppo di nuovi strumenti digitali sostenibili (a basso impatto) e che a loro volta abbiano un impatto positivo diretto e indiretto sulla sostenibilità ESG del nostro settore e contesto di economia circolare;*
- realizzare “ENAV Digital” favorendo l’evoluzione dei sistemi digitali a supporto della paperless company, di una sustainable supply chain, di efficientamento e qualità del lavoro anche nelle interazioni tra la comunità dei dipendenti ENAV e tra questi e gli stakeholder esterni grazie alla innovazione di processo, e all’introduzione di nuove tecnologie (cloud e di automazione intelligente);*
- supportare l’approccio e il paradigma “Data-driven Company” grazie a una data strategy, modelli di governance della filiera del dato, tecnologie digitali (e.g. Big Data, Data Lake, AI, IoT, sistemi predittivi) e change management (e.g. upskilling, reskilling e certificazioni dei dipendenti su tecnologie, ruoli e nuove metodologie di lavoro agile);*
- integrare il paradigma della “open innovation” in azienda, capitalizzare i vantaggi del software a codice sorgente aperto, di nuovi modelli di business, partnership e di una strategia di protezione della proprietà intellettuale industriale al fine di migliorare i risultati aziendali;*
- presentare il Gruppo ENAV al mercato e al Sistema Paese come eccellenza nelle tecnologie, sostenibilità e contesto di lavoro capace di far crescere le proprie risorse, attrarre e motivare continuamente i giovani talenti digitali e innovatori. L’integrazione tra innovazione, digitale e sostenibilità in ENAV si propone come incubatore di soluzioni sostenibili e innovative sui temi Digital, in modo da anticipare l’evoluzione tecnologica del mercato, esplorare e generare partnership e opportunità per nuovi servizi commerciali.*

## **Gli investimenti del Gruppo ENAV**

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

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

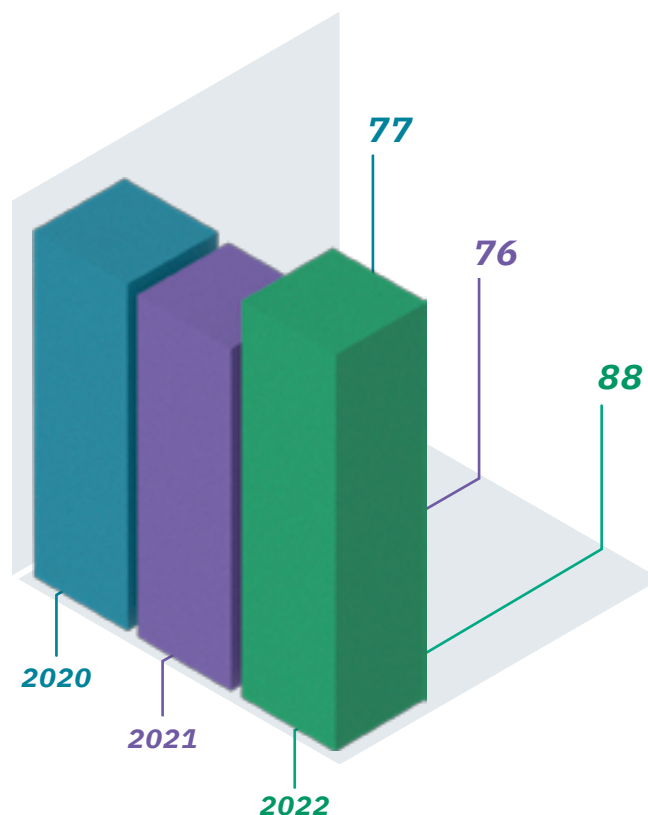
Il Piano Industriale prevede investimenti in piattaforme tecnologiche e sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo, nel quinquennio 2020-2024, volti a garantire elevate performance mantenendo massimi livelli di sicurezza.

La situazione internazionale venutasi a determinare a seguito della pandemia ha condizionato il Piano diluendone gli effetti per l'anno 2020 e 2021 pur mantenendo obiettivi importanti su alcune iniziative, tra le quali si segnalano:

- il consolidamento degli avvicinamenti nei Centri di Controllo d'Area (ACC), progetto che prevede lo spostamento della gestione delle procedure di avvicinamento di alcuni aeroporti agli ACC di competenza ottenendo un'ottimizzazione delle risorse;
- il nuovo sistema *4Flight* che sarà la piattaforma operativa del futuro e verrà implementato con un nuovo approccio sia per quanto riguarda lo sviluppo, sia per la manutenzione;
- l'ammodernamento dei sistemi meteo aeroportuali per allinearli alle nuove normative e per implementare gradualmente l'automazione nella erogazione dei bollettini meteorologici;
- la realizzazione del *Technical Operation Center* (TOC) per supportare l'evoluzione dei processi manutentivi di ENAV, che superi l'attuale modello manutentivo periferico replicato, a favore del nuovo modello centralizzato che sfrutti a pieno le nuove tecnologie di virtualizzazione, remotizzazione e comunicazione, realizzando la piena integrazione di informazioni, risorse e processi;
- la realizzazione delle Torri Remote che consentiranno di gestire il traffico di un determinato aeroporto da un centro di gestione remoto;
- l'implementazione dei nuovi sistemi di gestione delle Torri Aeroportuali degli aeroporti strategici;
- l'implementazione sull'attuale sistema di gestione del traffico aereo (SATCAS) di interventi per migliorare prestazioni e sicurezza;
- la nuova rete E-NET 2, con tecnologia *Multiprotocol Label Switching*, che è in grado di rendere più veloce e sicura la trasmissione dati. Tale infrastruttura è anche propedeutica all'implementazione delle torri di controllo remote.



## 📍 Investimenti in infrastrutture (€/mln)



In virtù delle strategie di sviluppo, aventi come primario obiettivo il supporto dei servizi di gestione del traffico aereo sul territorio nazionale, nel 2022 il Gruppo ENAV ha investito complessivamente circa 88 milioni di euro attraverso progetti di implementazione e mantenimento delle infrastrutture tecnologiche operative, evoluzione della piattaforma tecnologica ATM con nuovi concetti operativi, infrastrutture, impianti e sistemi informativi gestionali a fronte di un totale degli investimenti che ammonta a 97,8 milioni di euro.

### **Interventi connessi alla fornitura dei servizi di navigazione aerea**

A partire dal 2012, le risultanze delle azioni riportate nel *Flight Efficiency Plan* (FEP) vengono valorizzate nel piano nazionale per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica – “*Italy’s Action Plan on CO<sub>2</sub> Emissions Reduction*” – che l’Italia è tenuta a realizzare nell’ambito del più ampio programma per il contrasto ai cambiamenti climatici adottato, nel settore aeronautico, in ambito ECAC/ICAO.

Nel 2020 la situazione straordinaria provocata dall’emergenza sanitaria per la pandemia da COVID-19 aveva prodotto una contrazione globale dei collegamenti aerei assolutamente significativa, che aveva caratterizzato anche il 2021, seppur con una incidenza meno marcata a partire dal secondo semestre.

Sin dall’inizio del 2022, in particolare da aprile, in continuità con il trend registrato nel 2021 e parallelamente agli altri Paesi dell’area ECAC, la ripresa del traffico è stata sensibile, sia nei sorvoli sia nei collegamenti aerei in partenza/arrivo dagli aeroporti nazionali, con numeri che si sono stabilizzati attestandosi a valori superiori al 90% rispetto ai valori del 2019.

Nei mesi centrali della stagione estiva, soprattutto sugli aeroporti nazionali che servono le destinazioni turistiche,

si sono registrati addirittura valori di traffico superiori a quelli pre-COVID, parimenti la ripresa delle pianificazioni legata al periodo natalizio ha raggiunto valori simili a quelli registrati nello stesso periodo del 2019.

Il consuntivo del 2022 registra, in termini di unità di servizio di rotta, un +63,2% rispetto al 2021 e, in termini di voli assistiti, un -9,1% rispetto ai volumi che si registravano pre-pandemia.

Per soddisfare efficacemente la aumentata richiesta di Capacità ATC e per ottimizzare la gestione dei flussi di traffico aereo, a fronte delle pianificazioni dei cosiddetti *Airspace Users*, nei settori ATC *EnRoute* e per i voli in decollo o atterraggio dagli aeroporti nazionali, nel corso del 2022 si è proceduto alla graduale riattivazione di vincoli all'uso del network che era stato possibile sospendere nel 2020 e nel 2021.

In continuità con quanto attuato negli anni precedenti e in aggiunta a quanto già realizzato con l'implementazione del Progetto *Free Route Airspace Italy* (FRAIT)<sup>19</sup>, nel corso del 2022 – grazie ai coordinamenti con l'Aeronautica Militare (AM) – la Capogruppo ha massimizzato la cosiddetta "*Airspace Availability*", ha continuato l'attività di aggiornamento e sincronizzazione del Network ATS al di sotto del FRAIT e nelle aree di Terminale ma ha anche realizzato interventi che hanno permesso di conseguire miglioramenti nelle performance relative alle operazioni sull'area di movimento aeroportuale.

In particolare, relativamente al solo Spazio Aereo FRAIT, si evidenzia che circa il 43% del traffico aereo assistito ha potuto beneficiare di una riduzione della distanza totale, dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione (*gate-to-gate*), determinando una riduzione complessiva di circa 16,3 milioni di chilometri pianificati (pari a pressoché 32 km per aeromobile), con un conseguente risparmio di carburante necessario alle operazioni di volo "in crociera" (*En Route*) stimabile in circa 65,3 milioni di chilogrammi complessivi e di emissioni di CO<sub>2</sub> per circa 210 milioni di chilogrammi.

Contestualmente alla riduzione della distanza totale della traiettoria volata nello spazio aereo FRAIT, e tenendo soprattutto in conto l'incremento del costo del carburante ma anche il mutato scenario dei collegamenti che ha visto la creazione di voli commerciali attestati su nuovi *City Pairs* e il conseguente aggiornamento delle pianificazioni delle traiettorie di collegamento delle nuove destinazioni, un fattore da evidenziare è il sensibile incremento – rispetto a quanto registrato nel 2019 – del valore di *occupancy* dello spazio aereo nazionale, maggiormente utilizzato dagli *Airspace Users*.

I valori di *occupancy* sono aumentati, in media di circa 2 minuti per volo assistito.

L'appetibilità dell'uso dello spazio aereo è stata supportata dal combinato disposto delle eccellenti prestazioni in termini di *capacity* e *predictability* ma anche dalle numerose misure di *Flight Efficiency* realizzate per efficientare le traiettorie di volo e, di conseguenza, per contenere e ottimizzare il consumo di carburante e le connesse emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera.

L'evidenza del valore aggiunto generato dall'insieme dei vari interventi realizzati si può trovare nella riduzione della lunghezza totale della rotta (*Total Route Length*) pianificata dagli *Airspace Users* sul *City Pair* e nella contestuale preferenza a pianificare il volo nello spazio aereo italiano, piuttosto che negli spazi aerei contigui. Se nello Spazio Aereo FRAIT erano già stati rimossi i vincoli che caratterizzavano il precedente Network, consentendo agli *Airspace Users* di pianificare e volare in base a traiettorie dirette (da un definito punto di ingresso nello spazio aereo nazionale ad un punto di uscita dallo spazio aereo), proseguendo su tale approccio, anche nel 2022 sono stati realizzati interventi aggiuntivi volti a consentire un'ulteriore armonizzazione dei profili di volo che interessavano le Aree Militari.

19. Progetto che consiste in una pianificazione più libera delle traiettorie nello spazio aereo al di sopra dei 30.500 ft (circa 9.000 m) e consente alle compagnie aeree di scegliere la traiettoria di volo più breve.

In stretta collaborazione con l'Aeronautica Militare e in una condivisa applicazione del concetto di *Flexible Use of Airspace* (FUA), tali interventi hanno permesso di ottenere un'ulteriore riduzione delle distanze pianificate/volate con risultati che si possono stimare in una riduzione di circa 2,17 milioni di chilogrammi di carburante, con una conseguente riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera stimabile in circa 6,83 milioni di chilogrammi. Sempre nel 2022, con riferimento alle aree di Terminale, la Capogruppo ha proseguito nella realizzazione di due programmi pluriennali:

- i) il piano di transizione alla *Performance Based Navigation* (PBN), con pubblicazione di procedure strumentali di volo di tipo satellitare e associata e progressiva dismissione di radioassistenze, *ground-based*, superate e maggiormente inquinanti in termini di emissioni radioelettriche, quali i *Non-Directional Beacon* (NDB) e/o i *Locator*;
- ii) il transito della responsabilità della fornitura dei servizi di controllo di avvicinamento nei Centri di Controllo d'Area (che, nel corso del 2022, ha interessato il passaggio a Roma ACC del servizio di controllo di avvicinamento del CTR di Napoli).

I due programmi permettono di ottimizzare il network ATS in Terminale con ulteriore bilanciamento tra la *Flight Efficiency* e le performance di *Capacity e Predictability*, con attese di complessive riduzioni di consumi ed emissioni di CO<sub>2</sub> stimabili, nel 2022, in circa 12,0 milioni di chilogrammi di carburante e 37,8 milioni di chilogrammi di minori emissioni di CO<sub>2</sub>.

## ENAV Performance Based Navigation Plan

Le procedure strumentali di volo (IFP) di tipo *Performance Based Navigation* (PBN) sono una priorità di ENAV poiché, da un lato, consentono una progettazione e un utilizzo più efficienti in Area Terminale abilitando l'ottimizzazione dell'uso dello spazio aereo e, dall'altro, riducono l'inquinamento ambientale e i costi energetici e manutentivi connessi alla convenzionale infrastruttura di navigazione al suolo.

La progettazione di IFP di tipo PBN consente di realizzare un network ATS di Terminale più funzionale alle operazioni di volo e di controllo del volo e permette di ottimizzare il bilanciamento dei livelli di prestazione della *Flight Efficiency*, della *Capacity* e della *Predictability*, con possibilità di portare a conseguenti ottimizzazioni della pianificazione degli *Airspace Users* e potenziali miglioramenti in termini di pianificazione/consumo di carburante e connesse emissioni di CO<sub>2</sub>.

Nel 2020, anche in applicazione del Regolamento UE 2018/1048 (PBN IR), seguendo i principi di alto livello elaborati dallo Stato e in coordinamento con gli stakeholder coinvolti, ENAV ha sviluppato il proprio piano di transizione da un network di navigazione convenzionale (*ground-based*) all'innovativo network PBN (*ENAV's PBN Transition Plan*) che, quale avanzamento e unitamente con l'*Italy's PBN Implementation Plan* (adottato congiuntamente con ENAC nel 2012 in attuazione della Delibera dell'Assemblea ICAO A37-11), costituiscono elemento a supporto della *National Airspace Strategy* e modalità utile al raggiungimento degli obiettivi in essa definiti.

La prima edizione del *ENAV's PBN Transition Plan* è focalizzata sugli interventi da realizzare nel breve-medio termine (periodo 2020-2024), quali, ad esempio: l'implementazione di procedure di volo strumentali di avvicinamento di tipo RNP e la graduale e incrementale dismissione dell'infrastruttura di navigazione di terra attestata sulle ormai obsolete radioassistenze NDB (*Non-Directional Beacon*).

Il piano prevede un periodico aggiornamento da realizzare per considerare: l'evoluzione dell'infrastruttura di navigazione satellitare (GNSS), il livello di prestazioni del sistema stesso, il rateo di implementazione dell'avionica di bordo e l'andamento dei programmi di razionalizzazione delle radioassistenze alla navigazione (*NavAids*) convenzionali (NDB e VOR).

Il monitoraggio degli interventi definiti nel *ENAV's PBN Transition Plan*, così come anche quelli nel *Italy's PBN Implementation Plan*, sono inclusi nel monitoraggio periodico predisposto nel FEP ENAV.

## Lo sviluppo dell'Advanced Air Mobility

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

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

A seguito di *Memorandum of Understanding* e di Accordi di Cooperazione con ENAC e con gli altri stakeholder del settore, forti dell'esperienza maturata nella realizzazione del network ATS, ENAV sta proattivamente contribuendo a definire lo sviluppo di una rete di collegamenti aerei tra nodi di un futuro sistema di mobilità generale (aeroporti, stazioni, porti, centri e poli di interscambio, snodi della logistica, ecc.) che possa supportare l'effettivo utilizzo degli innovativi mezzi aerei a propulsione elettrica (droni, ma anche aeromobili a decollo verticale, i cd. “eVTOL”), così da contribuire a creare le condizioni per sostituire o almeno ridurre il ricorso a modalità di trasporto che risultano meno *environmental friendly*.

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

1. il quadro regolatorio, nazionale e sovranazionale, necessario per sviluppare le operazioni aeree degli *Unmanned Air System* (UAS), con pilota remoto e/o per operazioni automatizzate/autonome, da condurre in VLOS<sup>20</sup>, EVLOS<sup>21</sup> e BVLOS<sup>22</sup>, all'interno dello U-Space nazionale;
2. i criteri per la progettazione, la valutazione dell'interferenza e l'implementazione del network di rotte di collegamento, di arrivo e di partenza tra nodi della mobilità avanzata (aeroporti/eliporti e vertiporti e i cd. “sand-box”);
3. le modalità per la gestione delle interferenze tra *Air Traffic Management* (ATM) e *Unmanned Traffic Management* (UTM), per poter evolvere i servizi agli *Airspace Users*, dalla logica della segregazione alla logica dell'integrazione e della dinamica riconfigurazione dello U-Space;
4. dei servizi, base e supplementari, dedicati ai nuovi mezzi aerei e delle condizioni per la certificazione degli *U-Space Service Provider* (USSP).

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

20. *Visual Line of Sight* (VLOS): operazioni condotte entro una distanza, sia orizzontale che verticale, tale per cui il pilota remoto è in grado di mantenere il contatto visivo continuativo con il mezzo aereo, senza aiuto di strumenti per aumentare la vista, tale da consentirgli un controllo diretto del mezzo per gestire il volo, mantenere le separazioni ed evitare collisioni.

21. *Extended Visual Line of Sight* (EVLOS): operazioni condotte in aree le cui dimensioni superano i limiti delle condizioni VLOS e per le quali i requisiti del VLOS sono soddisfatti con l'uso di metodi alternativi.

22. *Beyond Visual Line of Sight* (BVLOS): operazioni condotte a una distanza che non consente al pilota remoto di rimanere in contatto visivo diretto e costante con il mezzo aereo, che non consente di gestire il volo, mantenere le separazioni ed evitare collisioni.

Per comprendere a pieno il potenziale che si cela dietro alle applicazioni di Mobilità Aerea Avanzata è fondamentale capire quanto il segmento dei droni sia importante per lo sviluppo sostenibile del traffico aereo.

Questi mezzi saranno sempre più utilizzati per il trasporto e consegna merci, assistenza medica d'emergenza, monitoraggio ambientale, mappatura del territorio, agricoltura di precisione, ispezione delle infrastrutture critiche e molto altro ancora e il tutto dovrà essere gestito nella massima sicurezza.

Per questo è stata quindi creata – in partnership con Leonardo S.p.A. e Telespazio S.p.A. – D-Flight S.p.A., l'unica piattaforma in Italia, una delle prime in Europa, per l'erogazione dei servizi ai velivoli a pilotaggio remoto e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV). La nuova società del Gruppo, D-Flight, persegue lo sviluppo e l'erogazione di servizi per la gestione del traffico aereo a bassa quota di tutte le tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV) e di tutte le attività ad essi connesse.

Con lo sviluppo della piattaforma *U-Space*, che consente l'integrazione sicura nello spazio aereo civile dei droni, ENAV, attraverso la controllata D-Flight, intende dare il proprio imprescindibile contributo garantendo la sicurezza delle operazioni di volo.

Lo *U-Space* è lo spazio aereo inferiore ai 150 metri, considerato come l'elemento chiave per l'impiego in sicurezza dei droni in ogni contesto e per tutti i tipi di missioni. I servizi *U-Space* si evolvono parallelamente al livello di automazione del drone e garantiscono forme avanzate di interazione con l'ambiente (inclusi velivoli con equipaggio e senza equipaggio), attraverso lo scambio di informazioni e dati digitali.

Si prevede che i droni verranno impiegati in un numero sempre crescente (si stima che nel 2050 sui cieli europei voleranno ben 7,4 milioni di droni) sia in ambiti industriali sia civili.

L'obiettivo di D-Flight è quindi quello di integrare e far coesistere questa nuova esigenza con il traffico aereo tradizionale, mantenendo la piena sicurezza di tutto lo spazio aereo. La nostra *Vision* è un mondo in cui i droni siano oggetti comuni e pienamente accettati nella vita quotidiana di tutti i cittadini, con un utilizzo sicuro in ambienti urbani e che offrano servizi più efficienti, innovativi, economici e soprattutto sostenibili.

Per questi motivi, stiamo lavorando con le autorità nazionali per accelerare lo sviluppo e la realizzazione di tecnologie, infrastrutture e servizi, capaci di rendere possibile il volo autonomo di droni in qualsiasi scenario operativo permesso, in piena sicurezza ed efficienza. D-Flight vuole dunque contribuire attivamente alla realizzazione di questa *vision* fornendo tecnologie abilitanti che permettano il progressivo svolgimento delle operazioni in scenari operativi sempre più complessi e sfidanti.

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

ENAV, in linea con l'obiettivo di consentire agli operatori del trasporto aereo di volare nel rispetto dei massimi livelli di sicurezza, tramite la propria flotta di velivoli, svolge un'attività di controllo puntuale della qualità e della precisione dei segnali radioelettrici delle radioassistenze, sia a livello nazionale sia internazionale ed effettua la validazione delle procedure strumentali di volo per velivolo ad ala fissa e per gli elicotteri, fornendo quindi la garanzia di una navigazione sicura ed efficiente.

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

L'attività di controllo è svolta da 13 piloti e 7 tecnici di bordo che operano grazie ad una flotta di 4 aeromobili Piaggio Aero P180 Avanti II di proprietà ENAV. L'equipaggio è generalmente composto da 2 piloti e 1 FIO, che effettuano oltre 1.300 ore di volo l'anno. Questi velivoli, appositamente allestiti, consentono di eseguire controlli in volo senza necessità di apparecchiature installate a terra ottenendo risultati in tempo reale e sempre in linea con le normative internazionali.

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

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

# 02. Stakeholder



## HIGHLIGHTS



*Occasioni di confronto con gli investitori* > 220



*Partecipazione dei clienti alla CRM survey* 66%



*Capitalizzazione di mercato* 2,14 mld €



*Capitale detenuto da investitori nazionali* 77,4%









# 2. Stakeholder

## Dialogo con gli stakeholder

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

Nel 2022 è proseguito il dialogo con gli stakeholder più rappresentativi, nell'ottica di mantenere relazioni continuative attraverso un approccio programmatico e proattivo nella gestione dei loro bisogni e delle loro aspettative. Lo sviluppo di relazioni a lungo termine, infatti, permette di incrementare la fiducia degli stakeholder sia interni che esterni nonché di rafforzare l'immagine e la reputazione dell'azienda. Nelle relazioni con i propri stakeholder ENAV persegue una strategia basata su cinque fasi:





## Stakeholder



AMBITO OPERATIVO  
E DI BUSINESS

AMBITO PUBBLICO  
SOCIALE E FINANZIARIO

### **Persone del Gruppo**

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

### **Comunità finanziaria**

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

### **Top Management**

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

### **Istituzioni**

Comunicazioni Istituzionali  
Tavoli di lavoro  
Convegni

### **Vettori**

Survey dedicate  
Tavoli di lavoro  
Workshop  
Open day  
Webinar

### **Media**

Comunicati stampa  
Interviste  
Social network

### **Società di gestione aeroportuale**

Portale intranet del Gruppo  
Survey  
Eventi/webinar  
Tavoli di lavoro

### **Opinion leader**

Comunicati stampa  
Interviste  
Social network

### **Fornitori e Industria**

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

## **Investor Relations e comunicazione finanziaria**

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

Le occasioni di dialogo sono molteplici: conference call, incontri di persona e virtuali, conferenze finanziarie e di settore, *site visit* e *roadshow*. In queste circostanze, il management, tipicamente il CEO (*Chief Executive Officer*) e/o il CFO (*Chief Financial Officer*) insieme al responsabile della struttura *Investor Relations*, presentano alla comunità finanziaria i principali risultati del periodo (trimestrali, semestrali, annuali), gli andamenti del business e le linee guida della strategia e si rendono disponibili a rispondere alle domande ricevute dai singoli partecipanti.

Tutte le informazioni di carattere economico-finanziario relative alla Società, così come i principali indicatori di andamento del titolo e le opinioni degli analisti finanziari, si trovano all'interno di un'apposita sezione "*Investor Relations*" del sito web di ENAV.

Sono inoltre a disposizione della comunità finanziaria una mailing list dedicata, con cui l'Azienda comunica periodicamente le notizie più rilevanti che riguardano ENAV, e una mail box attraverso la quale la struttura *Investor Relations* risponde alle domande che gli investitori o gli analisti finanziari formulano in caso di nuove attività dell'azienda o di particolari andamenti del mercato.

Nel periodo gennaio-dicembre 2022, ENAV ha avuto più di 220 interazioni con gli investitori istituzionali, effettuati in parte in presenza e in parte in forma virtuale a causa del perdurare dell'emergenza pandemica che ha caratterizzato principalmente la prima metà del 2022.

In aggiunta ai rapporti con gli investitori, ENAV mantiene frequenti contatti con gli analisti finanziari che coprono il titolo (cd. "sell-side"). Gli 11 analisti che hanno coperto il titolo ENAV nel corso del 2022 appartengono ai maggiori istituti di intermediazione italiani ed esteri, alcuni dei quali specializzati su società infrastrutturali, e assicurano la pubblicazione periodica di report e analisi aggiornate sulle attività e la performance economico-finanziaria di ENAV. Di questi undici analisti, a fine anno 2022, nove avevano una valutazione "BUY" sul titolo ENAV e due una valutazione "HOLD".

Infine, è importante sottolineare come nel corso dell'anno sia ulteriormente cresciuto l'interesse dei principali investitori istituzionali verso tematiche ESG e verso le attività intraprese da ENAV su questo fronte. Al fine di assicurare la sostenibilità del business nel lungo termine della Società, ENAV ha incluso nella propria presentazione istituzionale e agli investitori una sezione specifica sulla sostenibilità, in ottica di una sempre maggiore trasparenza in merito alle attività svolte, coinvolgendo gli investitori nelle proprie iniziative di *Stakeholder Management* e partecipando a conferenze ed eventi finanziari a tema *Environment, Social & Governance* (ESG).

Per il 2023 ENAV si propone di arricchire ulteriormente le occasioni di interazione e confronto con la comunità finanziaria, sfruttando le occasioni di *roadshow*, conferenze finanziarie e *conference call*, sia in presenza che virtuali. Inoltre, nel corso del 2023 l'Azienda si propone di ampliare la propria base di investitori, focalizzando l'attenzione su:

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

## Andamento del titolo ENAV

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

Dalla data di quotazione il titolo ENAV ha registrato un incremento del 20%, con una capitalizzazione di mercato al 31 dicembre 2022 pari a circa 2,14 miliardi di euro.

Durante l'Esercizio 2022, il titolo ha mostrato un andamento leggermente positivo partendo da un'apertura di anno a euro 3,93 e chiudendo l'anno a un prezzo di euro 3,96 (con un incremento di circa l'1%).

L'andamento del titolo ENAV nel corso dell'esercizio è stato influenzato da fattori esogeni principalmente legati allo scoppio del conflitto in Ucraina e al sensibile aumento dei tassi di interesse e dell'inflazione.

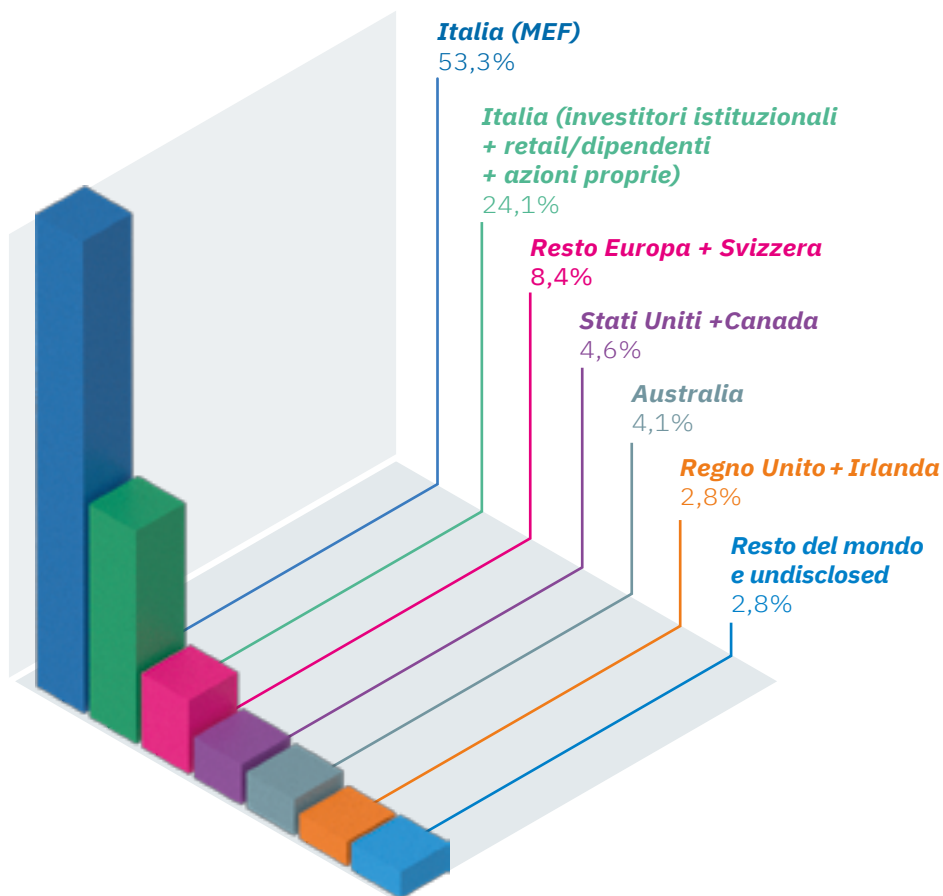
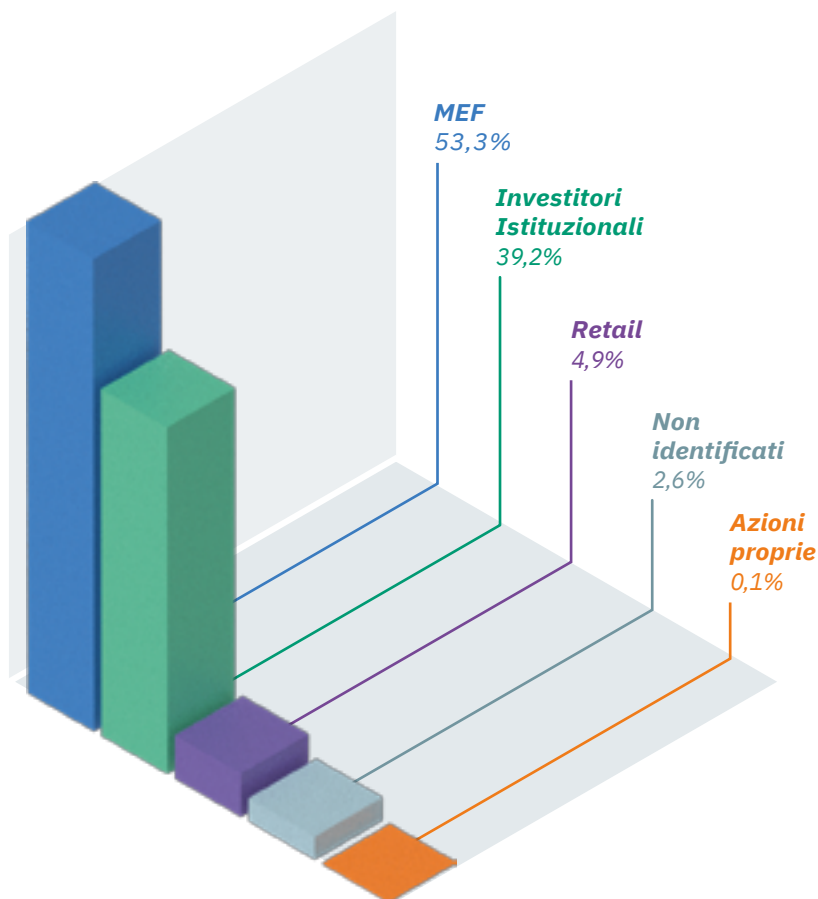
Il prezzo più alto del titolo nel 2022 è stato registrato nella giornata del 20 aprile, con un prezzo per azione di euro 4,70, mentre il prezzo minimo si è avuto il 7 marzo, con un prezzo per azione pari a euro 3,54.



## Struttura azionariata

A fine 2022 il capitale sociale di ENAV risulta pari a 541.744.385 euro ed è rimasto invariato rispetto al 2021. Il MEF detiene il 53,3% di ENAV mentre il 46,7% è flottante in Borsa Italiana.

Di seguito si riporta il dettaglio dell'azionariato di ENAV, risultante da *shareholder ID* effettuata a novembre 2022, diviso per tipologia e area geografica.



## Relazione con enti, istituzioni e associazioni di settore

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

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

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

### Enti e Istituzioni nazionali

- ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
- ANSV – Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
- AM – Aeronautica Militare
- MEF – Ministero dell'Economia e delle Finanze
- MIT – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

- Commissione europea
- EUROCONTROL – European Organisation for the Safety of Air Navigation
- ICAO – International Civil Aviation Organisation
- CANSO – Civil Air Navigation Services Organisation
- EUROCAE – European Organisation for Civil Aviation Equipment
- EASA – European Union Aviation Safety Agency
- A6 Alliance

### Organizzazioni e Istituzioni internazionali

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

In tale ottica, ENAV opera direttamente e svolge ruoli di vario livello, nelle attività tecniche e/o di governance, delle organizzazioni succitate, contribuendo con le proprie risorse a guidare i processi evolutivi e di modernizzazione del sistema ATM europeo e internazionale. Per ENAV tali attività, oltre a rappresentare la conferma della propria autorevolezza in campo ATM a livello nazionale e internazionale, costituiscono anche un'opportunità preziosa di partecipazione diretta all'orientamento delle scelte strategiche correlate alla progettazione, allo sviluppo e alla gestione dei sistemi ATM di nuova generazione, salvaguardando e valorizzando gli investimenti messi in campo per garantire un servizio per l'utenza sempre all'avanguardia.

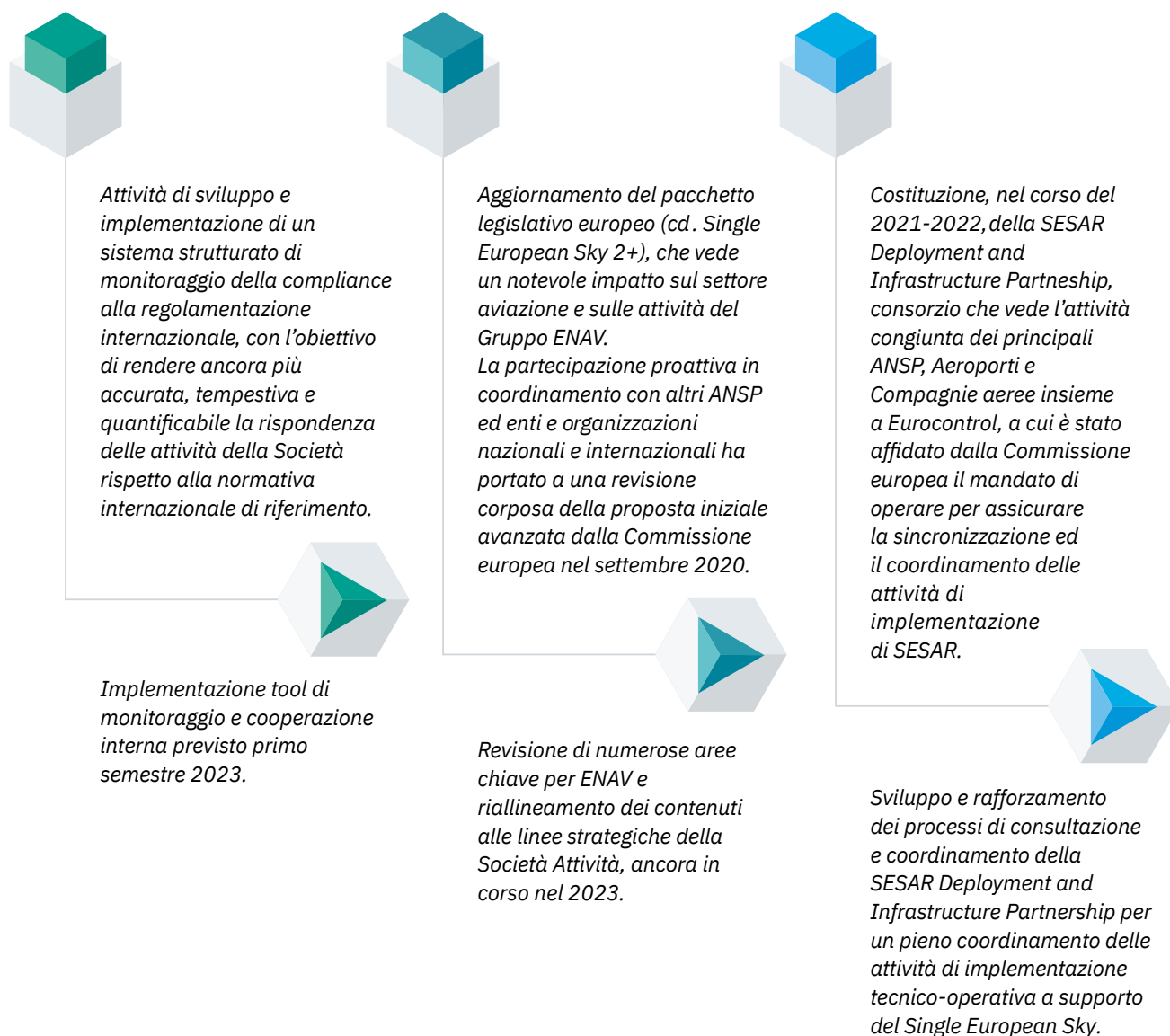
ENAV inoltre svolge un ruolo attivo attraverso la partecipazione ad accordi di cooperazione, partnership e programmi bi-multilaterali ed è parte integrante delle iniziative orientate alla realizzazione del Cielo Unico Europeo (SES), promosse e supportate dalla Commissione europea, da EASA, EUROCONTROL e da altri enti ed organizzazioni comunitarie, come ad esempio la partecipazione piena di ENAV alle attività di SESAR ricerca e sviluppo e implementazione.

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

Per quanto riguarda la gestione delle attività legate alle relazioni con enti, istituzioni e associazioni di settore, ENAV ha in essere Procedure del sistema di gestione della qualità della Società (QMS), che definiscono i processi, le responsabilità e gli attori interni ed esterni coinvolti.

A titolo esemplificativo si evidenzia l'insieme delle procedure che afferiscono alla normativa internazionale e le partecipazioni del personale ENAV alle attività degli organismi internazionali. Attraverso tali procedure sono definiti i processi e le modalità di ingaggio delle risorse interne e delle organizzazioni e istituzioni nazionali e internazionali che sono titolate a emanare e modificare le norme di riferimento per ENAV (es. procedure per le partecipazioni internazionali e per la consultazione della Regolamentazione Internazionale). Sono in essere inoltre ulteriori iniziative, che identificando ambiti di rischio/opportunità che questo ambito può creare nella vita della Società, forniscono strumenti per presidiare e influenzare come necessario l'ambito normativo, in rispondenza agli obiettivi posti nel Piano Industriale, organizzando le linee di intervento, ovvero una pianificazione delle attività e modalità attraverso le quali siano individuati, sviluppati e perseguiti gli obiettivi aziendali/del Gruppo, supportando l'attuazione di misure concrete e la verifica dello stato di avanzamento delle attività (a titolo di esempio l'Action Plan "Regolamentazione Internazionale").

### Le principali attività in corso:





La relazione con gli enti, le istituzioni e le associazioni di settore è una delle tematiche materiali per l'azienda; in tal senso la Società ha identificato la dimensione normativa ad essa legata come una delle aree di attenzione nel Piano Industriale per i rischi e le opportunità che questa può creare. A tal fine l'adozione e il rispetto delle procedure succitate sono essenziali per mitigare gli impatti potenziali negativi derivanti dalle relazioni con enti, istituzioni e associazioni di settore. In particolare, avere la consapevolezza dello stato di sviluppo dei processi internazionali, comunitari e nazionali, definire gli ambiti strategici e i temi prioritari da presidiare per il raggiungimento degli obiettivi aziendali, partecipare attivamente ai vari consessi decisionali internazionali e nazionali promuovendo il ruolo e il posizionamento di ENAV, le attività svolte, gli investimenti effettuati nonché le competenze acquisite, che rappresentano i fattori di successo e il vantaggio competitivo che caratterizza il Gruppo ENAV, rende minimo il rischio di impatto negativo delle attività. In quest'ottica sono state attuate delle azioni di monitoraggio per l'identificazione di attività critiche e del relativo indice di progresso, così come l'individuazione di opportunità per ENAV, in relazione alla pianificazione di cui al Piano Industriale. Individuate le criticità e le opportunità, si agisce in maniera sinergica, anche con il coordinamento tra enti, istituzioni e organizzazioni esterne e/o Strutture Organizzative dell'azienda competenti per materia. Il processo prevede, attraverso iniziative di *Quality Management System* e non, l'identificazione dei rischi/opportunità che la regolamentazione internazionale e il posizionamento strategico internazionale possono creare per la Società e la verifica dello stato di avanzamento delle attività a esso correlate (es. *Action Plan* "Regolamentazione Internazionale", Procedura per il monitoraggio della reportistica). Vengono definiti gli ambiti normativi prioritari, identificati gli attori esterni e interni coinvolti e poi viene monitorato costantemente il progresso delle attività, attraverso l'aggiornamento periodico dell'*Action Plan* stesso, in cooperazione con le Strutture Organizzative interessate. L'efficacia di quanto messo in atto dall'azienda può essere definita sulla base dell'allineamento tra gli sviluppi normativi e di pianificazione internazionale rispetto alle linee strategiche e attività della Società.



**Obiettivi futuri**

DEADLINE

**Ruolo primario di ENAV in ambito Traffic Management for UAS - UTM**

ENAV insieme alla partecipata D-Flight, e in cooperazione con le autorità italiane, svolge un ruolo propulsivo in questo nuovo settore, con enormi potenzialità di benefici a livello sociale ed economico, anche a livello europeo e internazionale. Il riconoscimento del ruolo di leadership offre per ENAV e il Sistema Paese valide opportunità commerciali per la fornitura di servizi, di know-how e di sistemi infrastrutturali sul mercato internazionale.

Inoltre, la controllata Techno Sky ha ricevuto le autorizzazioni necessarie da EASA per l'utilizzo dei droni nel campo del monitoraggio di alcuni sistemi tecnologici, con notevoli benefici in termini ambientali ed economici.

2023-2025

**Ruolo primario di ENAV nell'ambito delle Higher Airspace Operations (HAO) e dello Space Traffic Management (STM)**

L'STM ha come obiettivo quello di garantire lo sviluppo in piena sicurezza delle operazioni nello spazio aereo a quote più elevate rispetto a quelle attualmente utilizzate dall'aviazione tradizionale, riducendo il rischio di collisioni e interferenze, in collaborazione con l'ATM, promuovendo la sostenibilità a lungo termine delle attività spaziali.

In tale ottica ENAV si è fatta parte attiva in importanti iniziative in sinergia con il regolatore nazionale ENAC e con altri attori nazionali e internazionali. Un esempio è il progetto ECHO (*European Concept of operations for Higher Airspace Operations*), che ha l'obiettivo di sviluppare un concetto di funzionamento e soluzioni per lo sviluppo di questa nuova tipologia di traffico, analizzando in particolare la domanda, la tipologia dei velivoli e le esigenze operative.

2023-2025

Intercettare opportunità di mercato relative al concetto di *ATM Data Services Provision (ADSP)* trattato nella proposta legislativa SES II+. Tali opportunità potranno essere colte direttamente dal Gruppo ENAV ovvero attraverso le partnership (ad es. Coflight Cloud Services) ovvero società partecipate (ESSP, Aireon, ecc.).

2023-2025

Progetti	DESCRIZIONE
<p><b>Coflight e 4Flight</b></p>	<p>ENAV è inoltre coinvolta, in partnership con il <i>provider</i> francese DSNA e con il consorzio industriale Leonardo-Thales, nel programma “Coflight” che ha come obiettivo la progettazione, lo sviluppo e l’implementazione di un sistema di nuova generazione per la gestione delle traiettorie di volo degli aeromobili, a supporto di una gestione sempre più efficiente delle operazioni.</p>
<p><b>Coflight Cloud Services</b></p>	<p>Nell’ambito del progetto “Coflight”, ENAV, insieme al partner DSNA, è inoltre coinvolta nello sviluppo di un nuovo concetto di fornitura da remoto del servizio di <i>Flight Data Processing</i> (FDP), avendo come cliente il <i>provider</i> svizzero Skyguide. Il concetto è innovativo in quanto, differentemente da quanto accade normalmente, l’FDP è fornito come servizio invece che come sistema con benefici di carattere operativo, tecnologico ed economico.</p>

### Relazioni con i clienti

Tra gli stakeholder del Gruppo ENAV, le compagnie di navigazione aerea, insieme alle altre componenti dell’aviazione commerciale, ricoprono un ruolo di assoluta centralità come clienti dei servizi ATS erogati. ENAV, attraverso le strutture di *Operations* più a diretto contatto con le esigenze dei clienti, *Airspace Users*, ha sviluppato nel corso dei recenti anni un efficace network di relazioni. La proattività rappresenta l’elemento caratterizzante del sistema, supportato da una rete di accordi di cooperazione operativa, sottoscritti con i maggiori operatori del trasporto aereo. In forza di questi rapporti e cooperazioni, ENAV assicura un costante e aggiornato flusso di informazioni tra *provider* e clienti e un conseguente coinvolgimento nelle attività. Grazie alle appendici operative inserite in ogni accordo, dedicate all’arricchimento professionale e alle attività di *training* congiunto, ENAV dispone di un efficace strumento per comprendere meglio le esigenze e le aspettative dei clienti, allineando, laddove necessario, i requisiti dei servizi alle dinamiche esigenze del settore aeronautico.



I programmi condivisi con le compagnie costituiscono un'agenda lavori consolidata che, nel corso dell'anno, consente di svolgere attività d'informazione generica o specifica, come Open Day, Workshop, Webinar e meeting vari.

Tra le iniziative introdotte da *Operations*, ha riscosso particolare interesse il *web meeting* plenario per l'implementazione della prima Remote Tower, in servizio in Italia per l'aeroporto di Brindisi e gestita da ENAV. L'organizzazione delle relazioni con i clienti, la fruibilità delle iniziative promosse e il costante supporto assicurato ai clienti dei servizi ATS, riconoscono, al servizio di *Customer Relationship*, una posizione prossima all'eccellenza nei gradimenti dei clienti.



IDS AirNav ha attivato un proprio servizio di assistenza per tutti i clienti, composto da un gruppo dedicato di circa 10 persone (*Customer Care Team*, afferente all'area *Services* di IDS AirNav) che effettua la prima analisi delle richieste di supporto tecnico avanzate dai clienti (utenti utilizzatori del sistema/SW di IDS AirNav). Tale prima fase di supporto può concludersi con un'indicazione (o procedura) per la rimozione del problema presentato e/o supporto diretto nell'utilizzo del sistema/SW o con un *workaround* che può essere definito permanente o temporaneo.

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

- la quantità di richieste di supporto presentate (aperte, chiuse, in lavorazione, *pending*, ecc.);
- i sistemi/SW per i quali si ricevono richieste di supporto;
- i tempi medi di risoluzione (distinguendo tra le soluzioni raggiunte nella prima fase e quelle che seguono tempistiche legate agli sviluppi sul codice del sistema/SW);
- le ragioni delle richieste che si riescono a risolvere nella prima fase di supporto;
- soluzioni sistemi/SW sui quali vengono richieste maggiormente.

Tali indicatori vengono forniti alle varie figure che, all'interno dell'organizzazione aziendale, necessitano di avere dettagli per:

- definire/adeguare/avviare azioni e/o strategie commerciali;
- sollecitare maggior attenzione e/o supporto nella gestione tecnica del cliente stesso;
- indirizzare energie e mezzi verso quelle aree (o sotto aree) del sistema/SW che presentano con maggior frequenza delle problematiche;
- estrapolare elementi comuni per i piani di evoluzione del sistema/SW nel medio-lungo periodo.

	<b>Obiettivi futuri</b>	<b>DEADLINE</b>	
	Mantenere i tempi di risposta per le attività di supporto che non richiedono sviluppi (TR/CR) o <i>hot-fix</i> .	<b>Q4 2023</b>	
	Proseguire con la standardizzazione dei report sullo stato delle attività di assistenza clienti verso i clienti.	<b>Q4 2023</b>	

## Il network della sostenibilità

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

### Salone della CSR e dell'innovazione sociale

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



### Sustainability Makers

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

### Fondazione Global Compact Italia

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

## EticaNews

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

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



## CEO for Life

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



## Associazione Infrastrutture Sostenibili (AIS)

AIS è un'associazione tecnico-scientifica, che si caratterizza come un Think Tank di eccellenza, ponendosi come un interlocutore autorevole e prezioso per le istituzioni pubbliche e private. Principale obiettivo dell'Associazione è favorire la diffusione di una cultura ampia e qualificata della sostenibilità e una sempre maggiore consapevolezza del valore sociale ed economico di poter disporre di infrastrutture sostenibili.

## ASVIS

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

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

# 03. People



## HIGHLIGHTS



*Dipendenti assunti a tempo indeterminato* 99,9%



*Tasso di turnover* 7,77%



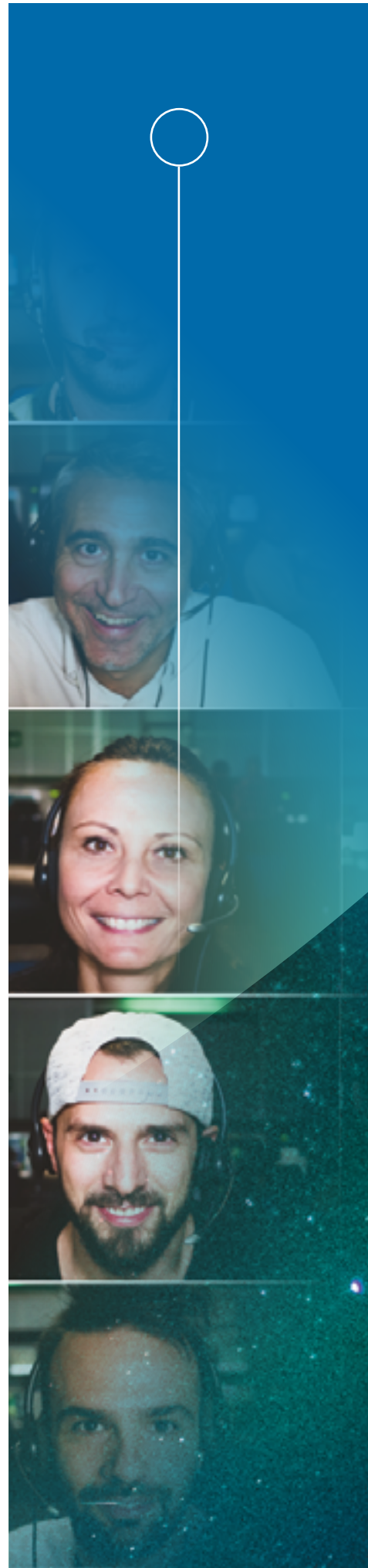
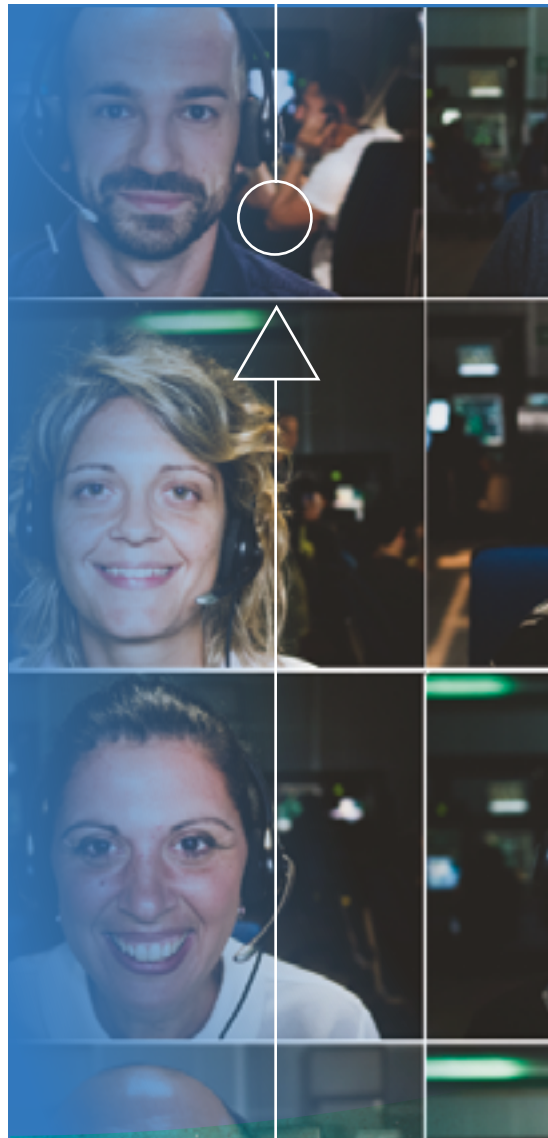
*404 nuove assunzioni di cui under 30* 272



*Ore di formazione in aula ed e-learning* 185.235









# 3. People

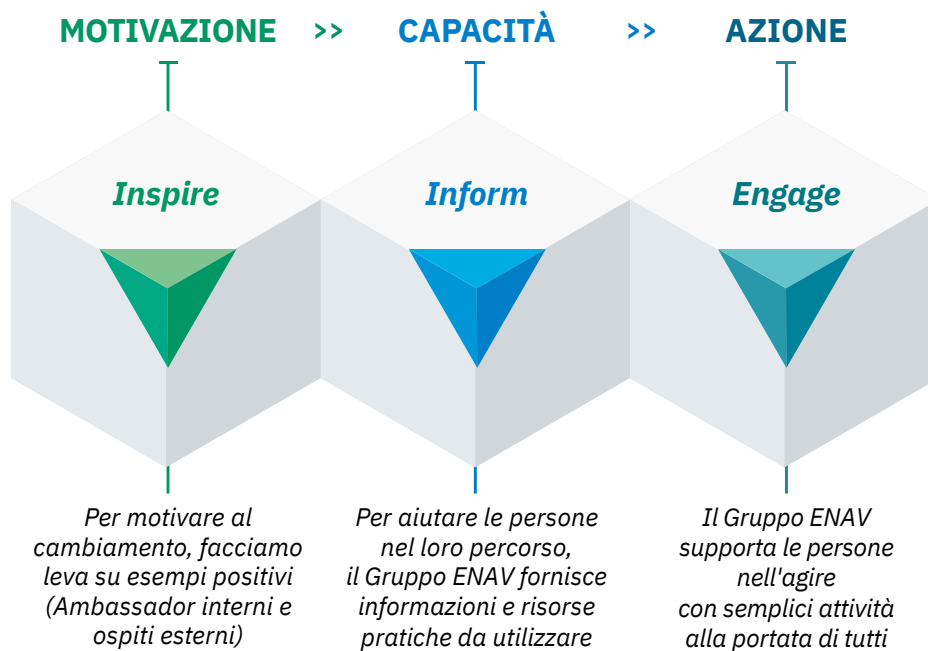
Le persone del Gruppo rappresentano il fattore chiave per disegnare e rendere sostenibile il cielo del futuro. Grazie alla dedizione e alla professionalità delle proprie persone, il Gruppo ENAV è in grado di fornire servizi di altissima qualità per il trasporto aereo, mantenendo un costante impegno nella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

## Cultura di sostenibilità

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

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

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





### **Gli Ambassador della sostenibilità**

Gli Ambassador della sostenibilità, sono persone di ENAV provenienti da diverse funzioni e sedi aziendali che hanno il compito di agire da “megafono” per tutte le attività connesse alle tematiche ESG; sono persone con uno spiccato interesse verso il tema, deputate a diffondere la cultura della sostenibilità all’interno del Gruppo. Nel 2022 il gruppo degli Ambassador è composto da circa 50 persone.

### **Il portale della sostenibilità nella intranet**

L’iniziativa, denominata “Portale Sustainability”, si inserisce all’interno di un più ampio programma di iniziative denominato “JO.DI.E. – JOurney for DIgital ENAV” che si pone come obiettivo la digitalizzazione della maggior parte dei processi dell’azienda e l’apertura ai nuovi canali digitali e alle tecnologie moderne e innovative. L’area della sostenibilità dedicata alle persone di ENAV è un magazine in costante aggiornamento, organizzato su tre aree: le Sustainability ENAV News, le Sustainability World News e la Libreria dei documenti di sostenibilità.



### **Sustainability focus group**

Per coinvolgere i dipendenti anche nella fase di definizione e progettazione delle nuove iniziative, vengono realizzati dei focus group finalizzati a esporre le esigenze formative e definire insieme a loro le iniziative più idonee a creare una nuova cultura della sostenibilità. Tutto ciò al fine di creare condivisione e ingaggio rispetto alle nuove iniziative in tema di sostenibilità.

### **L’APP sulla sostenibilità per le persone di ENAV: AWorld**

AWorld è l’App per vivere in modo sostenibile nel mondo moderno. Creata a sostegno di ActNow, la campagna delle Nazioni Unite per promuovere le azioni individuali nel contrasto della crisi climatica, l’APP AWorld è stata personalizzata per ENAV e messa a disposizione di tutte le persone del Gruppo al fine di creare, attraverso giochi e pillole formative, una maggiore consapevolezza nella capacità di ciascuno di noi, nel proprio piccolo e con semplici gesti, di salvare il pianeta.



## **Diversità e inclusione**

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

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

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

Nel corso del 2022 è stata istituita una Struttura Organizzativa dedicata – *Talent Experience, Diversity and Inclusion Initiatives* – con la *mission* di raccogliere e direzionare iniziative in grado di promuovere una cultura inclusiva e di valorizzazione delle competenze di ciascuno.

Inoltre, nel mese di gennaio 2023, è stata nominata una nuova Consigliera di fiducia (figura specializzata,

esterna e imparziale) – prevista nel Regolamento sugli abusi, le molestie e le violenze sul luogo di lavoro, di cui il Gruppo ENAV si è dotato – chiamata a gestire e svolgere funzioni di prevenzione e di contrasto alle discriminazioni, abusi e molestie nei luoghi di lavoro. La Consigliera opera in collaborazione con la struttura HR e con il Comitato Pari Opportunità, attivando processi di cura e protezione delle relazioni lavorative a rischio di discriminazione o molestia.

Tra le azioni di prevenzione, si evidenziano i processi di formazione e le iniziative di *Diversity and Inclusion*, nonché l’affidamento dell’incarico della Consigliera di fiducia, in condivisione con il Comitato Pari Opportunità e il Piano triennale di azioni positive 2022-2024 da quest’ultimo elaborato.

Nel mese di novembre 2022, è stata avviata un’attività formativa sul tema “Diversity e gestione dei team” destinata al *middle management* del Gruppo ENAV, che si concluderà nel corso del 2023. Nell’ambito di tale attività sono stati coinvolti 66 Responsabili di strutture organizzative.

Inoltre, nel corso del 2023 l’intera popolazione aziendale verrà coinvolta in un’attività di formazione in modalità *e-learning* sui temi delle molestie sul luogo di lavoro e gli *unconscious bias*, e verranno promosse iniziative di *mentorship* cross-aziendale per favorire lo scambio di esperienze professionali e valorizzare le competenze presenti.

L’adesione al network di imprese Valore D permetterà un aggiornamento costante della popolazione aziendale sulle tematiche D&I con la diffusione delle *best practice* (a titolo esemplificativo, è in corso l’adesione del Gruppo alla campagna ValoreD4STEM volta a valorizzare le competenze delle donne STEM).

In collaborazione con il Comitato Pari Opportunità, è stata avviata una valutazione preliminare relativa alla Certificazione di parità di genere UNI/PdR 125:2022, che verrà sviluppata nel 2023.

Il progetto “*ImproveYourself*”, destinato alle persone del Gruppo ENAV con disabilità che, su base volontaria, hanno potuto intraprendere un percorso per la realizzazione del bilancio di competenze, con l’obiettivo di orientare il proprio percorso professionale attraverso il riconoscimento e la valorizzazione delle capacità e delle aspirazioni personali, è terminato nel corso del 2022.

Gli impatti positivi generati dalle iniziative promosse vengono monitorati costantemente attraverso la raccolta di feedback e la previsione di specifici momenti di condivisione con gli stakeholder interni. Inoltre, a valle delle diverse attività avviate (reportistica della Consigliera di fiducia, monitoraggio dei processi formativi e di sviluppo per lavoratori fragili, eventuali *outcome* della Certificazione di parità di genere, un progetto rivolto ai lavoratori neogenitori in fase di validazione), sarà possibile orientare le azioni successive in base alle evidenze emerse.

L’interazione con gli stakeholder (Comitato Pari Opportunità, Responsabili e popolazione aziendale, HR) permette un costante monitoraggio delle questioni legate alla inclusività e un loro continuo adeguamento.

Ad esempio, durante il corso formativo rivolto al *middle management* del Gruppo ENAV è emersa una domanda di integrazione tra competenze professionali ed esperienze interne: seguiranno a tal proposito progetti e azioni che permetteranno la condivisione di competenze e possibilità di *job rotation*, progetti di *mentorship* cross-aziendale in partnership con Valore D.

## Obiettivi futuri

DEADLINE

Promuovere *communities* interne e cross-aziendali per favorire lo sviluppo dell'integrazione interna.

Fine 2023

Certificazione di parità di genere UNI/PdR 125:2022.

Fine 2023  
Pre-assessment

Formazione su temi D&I attraverso pillole formative erogate dal partner Valore D.

Fine 2023

Creazione del Comitato Pari Opportunità nella società del Gruppo Techno Sky.

Entro il 2023

Strutturazione presso gli Enti territoriali di una figura di referente per il Comitato Pari Opportunità centrale che consenta al Comitato una maggiore vicinanza alle colleghe e ai colleghi di tali sedi con vantaggi sia in termini di comunicazione che di supporto – Progetto pilota.

Entro il 2023

## Progetti

## DESCRIZIONE

### Progetto per neogenitori "Parenting Management"

Progetto volto a facilitare l'integrazione dell'esperienza di neogenitori con l'esperienza lavorativa, al fine di ridurre il rischio di dispersione di competenze causata dalla temporanea pausa dal lavoro e impattare positivamente sui tempi fisiologici di rientro in attività dopo il congedo di maternità/paternità.

### Progetto di *reverse mentoring/sharing* di esperienze attraverso partecipazione ad azioni ValoreD

Partecipazione a iniziative di *reverse mentoring* cross-aziendale per favorire lo scambio di esperienze ed *experties*.

### Protezione della maternità e della paternità

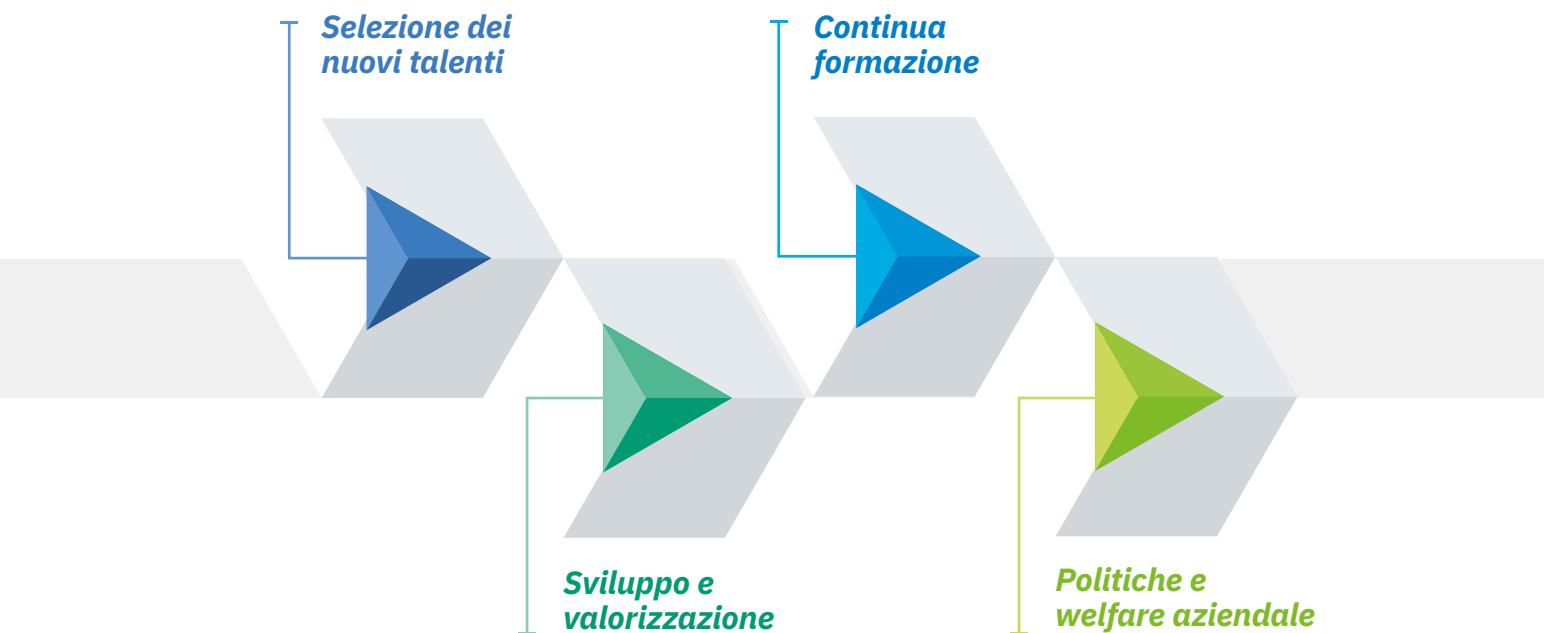
Elaborazione di un opuscolo che aiuti le lavoratrici e i lavoratori nelle vesti di genitori per informarsi sui loro diritti e poter conciliare tempi di vita e di lavoro (CPO).

### Progetti condivisi con altri Comitati Pari Opportunità

Prevalentemente di studio e formazione sui temi della *Diversity and Inclusion* per aumentare la cultura del rispetto delle diversità a cominciare dall'area della leadership.

## Gestione e sviluppo

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



### La selezione dei nuovi talenti

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

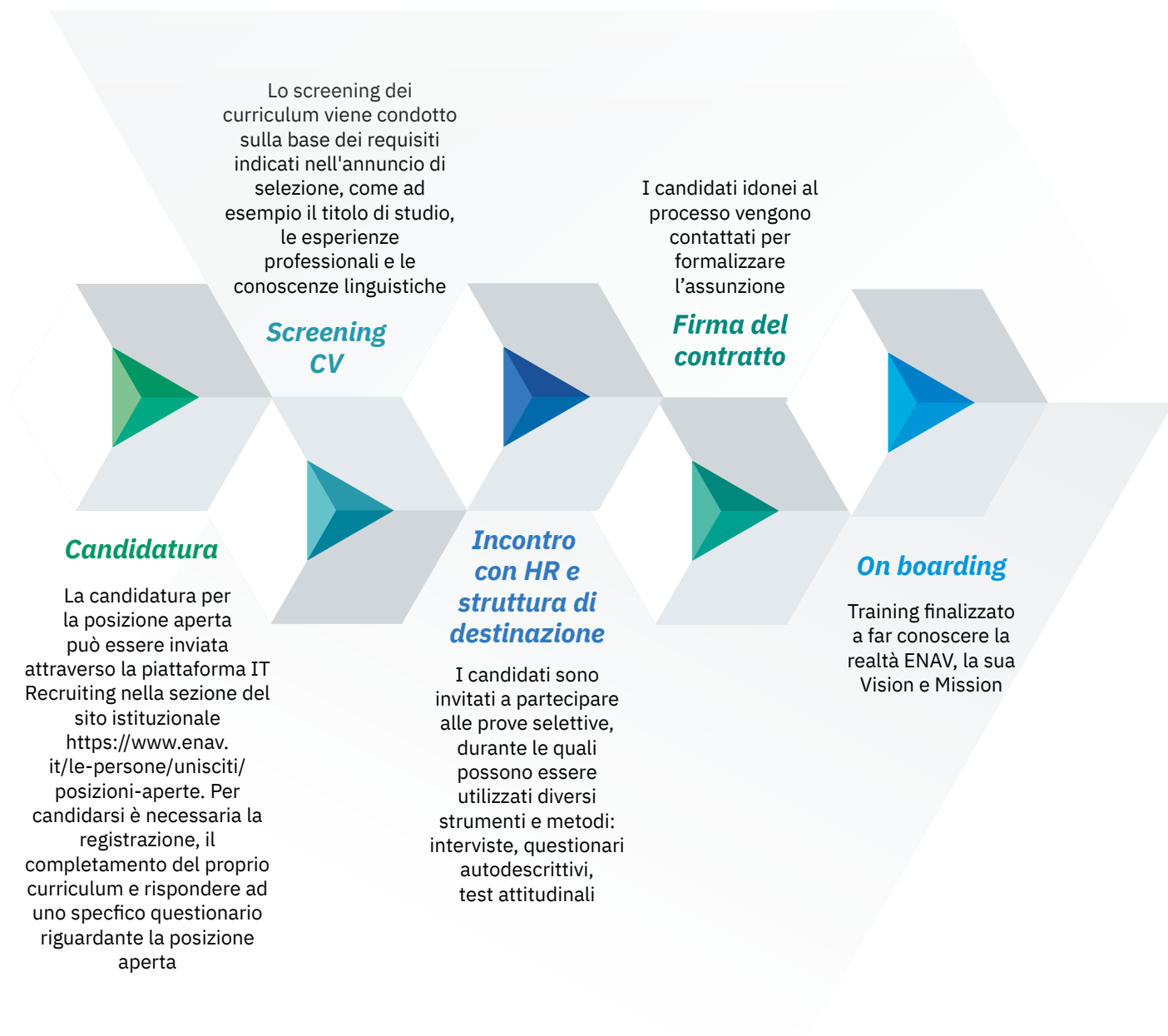
In particolare, il processo di selezione del personale è regolato da una procedura di qualità certificata UNI EN ISO 9001, che consente di garantire ai candidati massima trasparenza, pari opportunità, omogeneità e oggettività dei criteri di valutazione, nonché la riservatezza di qualunque informazione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

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

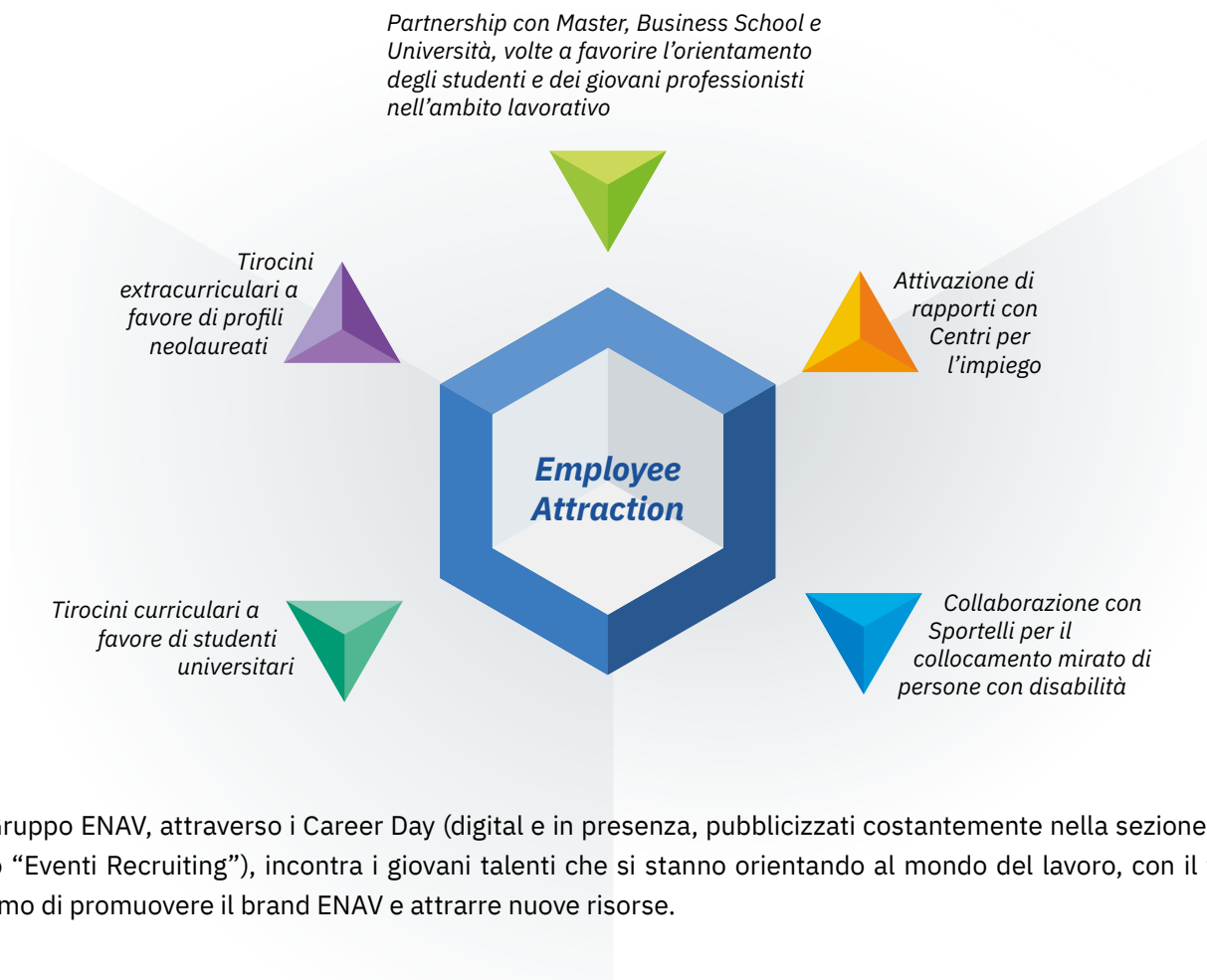
Nella selezione del personale, al fine di garantire l'imparzialità e l'oggettività del processo, vengono svolte periodicamente verifiche di qualità interne e audit rispetto alle quali, laddove suggerito, vengono intraprese azioni di miglioramento nella gestione e nell'espletamento del processo.

## Il processo di selezione

Le attività di selezione hanno come obiettivo la conoscenza reciproca tra il Gruppo ENAV e le potenziali nuove risorse e compongono il processo di selezione che è articolato in diversi step. Tale processo può essere integrato da step aggiuntivi in funzione delle competenze trasversali richieste per ricoprire il ruolo.



Nel corso del 2022 il Gruppo ENAV ha consolidato la propria strategia di *Employee Attraction*, promuovendo le seguenti attività:



Il Gruppo ENAV, attraverso i Career Day (digital e in presenza, pubblicizzati costantemente nella sezione del sito “Eventi Recruiting”), incontra i giovani talenti che si stanno orientando al mondo del lavoro, con il fine ultimo di promuovere il brand ENAV e attrarre nuove risorse.



### **Inclusion Job Day**

- Evento dedicato a persone con disabilità

### **Job Meeting su Roma**

- Eventi focalizzati su discipline ingegneristiche

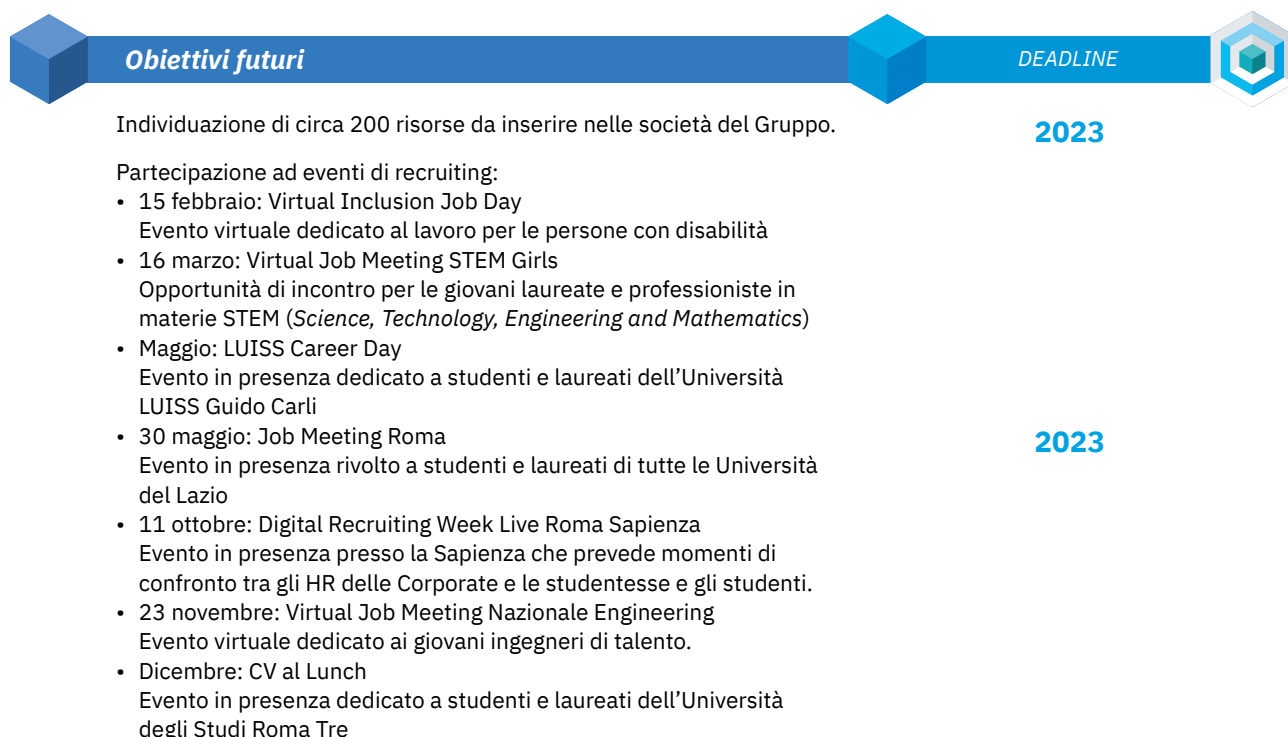


### **Stem Girls**

- Evento dedicato a laureande/neolaureate e giovani STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics) in cerca di occupazione.



Inoltre, per svolgere le selezioni esterne e per veicolare in maniera ancora più capillare le *vacancy* è stata utilizzata la piattaforma LinkedIn Talent Solutions, che ha consentito di raggiungere un bacino più ampio di candidati, grazie all'utilizzo di *job slot* e alla condivisione di specifici *job posting* customizzati in funzione degli *hiring needs*. Alle attività di *on boarding* dei neoassunti seguono prassi consolidate che mirano a monitorare l'*engagement*, la performance e le azioni di sviluppo necessarie a garantire la *retention* dei neoassunti. Infatti, dopo almeno cinque mesi dall'assunzione viene coinvolto il responsabile diretto della risorsa per un feedback strutturato circa l'inserimento e, al contempo, l'HR Business Partner<sup>23</sup> di pertinenza effettua un colloquio individuale funzionale ad approfondire la percezione e soddisfazione del *new joiner*.



Progetti	DESCRIZIONE
<b>LinkedIn Talent Acquisition</b>	Raccontare in pillole, attraverso post sulla pagina LinkedIn del Gruppo, le principali iniziative che riguardano le strategie di <i>Talent Acquisition</i> .
<b>Induction</b>	Momento di networking indirizzato ai <i>new joiners</i> per ingaggiarli, per aumentare il loro senso di appartenenza al Gruppo e per favorire la conoscenza tra le diverse strutture di appartenenza.
<b>Open Door</b>	Evento in presenza presso la sede ENAV finalizzato ad aumentare la <i>brand awareness</i> e a potenziare le strategie di <i>Talent Attraction</i> .
<b>Welcome Kit</b>	Implementare policy di <i>caring</i> per i <i>new joiners</i> , accompagnandoli dal <i>Day 1</i> nei percorsi di sviluppo.

## Sviluppo e valorizzazione

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

23. Gli HR Business Partner sono figure incaricate di assicurare la gestione del personale e di rappresentare il punto di riferimento per le istanze delle risorse umane verso le varie strutture organizzative del Gruppo.

Nel corso del 2022 è stata istituita una Struttura Organizzativa dedicata – *Talent Acquisition, Assessment and Learning* – con la *mission* di sovrintendere al processo di *recruiting* e *internal assessment* nonché al ciclo di vita dello sviluppo del capitale umano assicurando, tra l’altro, la pianificazione dei percorsi di carriera.

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

Contestualmente sono stati attivati 15 percorsi di *coaching* individuali funzionali a rafforzare le aree meno presidiate emerse in sede di *assessment* di sviluppo. In questi percorsi sono stati coinvolti, nella definizione degli obiettivi di sviluppo, anche i diretti responsabili al fine di poter creare “palestre *on the job*” per la crescita della persona.

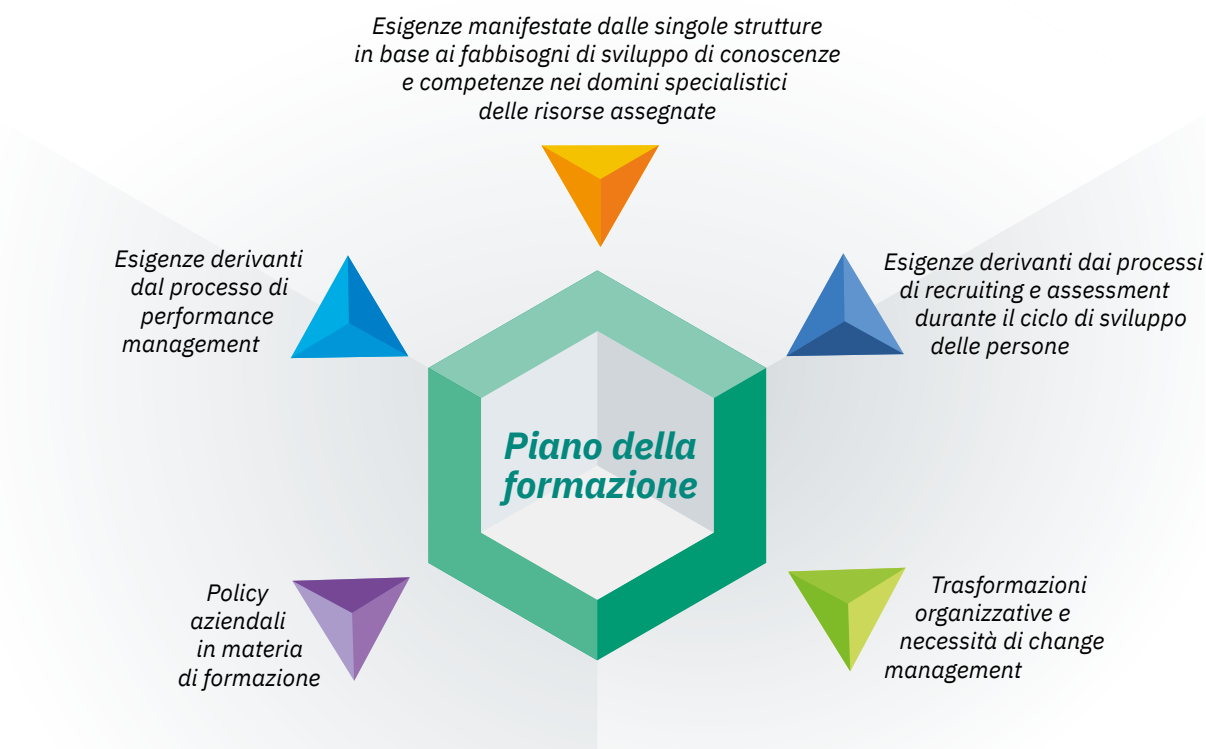
Inoltre, il processo di *performance management* rivolto a tutte le persone del Gruppo ENAV ha l’obiettivo di fotografare annualmente la performance e identificare piani di sviluppo e politiche di merito, anche con la finalità di sostenere la *retention*.

## Formazione

Le attività di formazione manageriale e specialistica sono previste proprio per enfatizzare l’attenzione nella gestione del ciclo di vita della persona all’interno dell’azienda, con un focus particolare sulle proprie esigenze di sviluppo.

Il Gruppo ENAV ha formalizzato una specifica procedura finalizzata a disciplinare la gestione delle attività di formazione, in cui è prevista – tra l’altro – la definizione di un Piano Annuale di Corporate Learning.

Tale Piano Annuale è progettato a partire da differenti input:



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

La consolidata adozione della didattica a distanza e la successiva reintroduzione di alcune aule in modalità sincrona, di pari passo all’evoluzione normativa emergenziale, hanno permesso di erogare nel 2022 circa 60.000 ore<sup>24</sup> di formazione a favore della popolazione aziendale del Gruppo ENAV.

24. Nel computo delle ore di formazione non sono incluse le ore di formazione operativa.

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

### **MANDATORY** *gli indispensabili per lavorare*

**47.148 ore**  
**4.105 persone**

*Percorsi di formazione obbligatoria che assolvono a obblighi normativi, in ambiti quali la Salute e sicurezza del lavoro, il D.Lgs. 231/01, il GDPR 679/2016, l'Information Security, la Sicurezza aeroportuale e la Travel Security. Sono svolti in modalità asincrona tramite Learning Management System con processi di iscrizione automatizzati o definiti da procedure, per garantire di raggiungere tutta la popolazione aziendale interessata*

- *Aggiornamento Salute e Sicurezza sul Luogo di Lavoro*
- *Anticorruzione 2022: ISO 37001 e Regolamento Whistleblowing*
- *Market Abuse e informazione privilegiata*

### **STAY ON BUSINESS** *i prerequisiti per l'efficacia*

**3.295 ore**  
**308 persone**

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

- *Formazione sincrona e asincrona sul pacchetto Office*
- *Formazione linguistica in modalità e-learning, mista (e-learning e conversazioni live), one-to-one e workshop tematici in lingua inglese*

### **STAY UP TO DATE** *l'aggiornamento continuo delle competenze individuali*

**5.895 ore**  
**447 persone**

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

- *Digital Skill Upgrade, una serie di workshop dedicati all'esplorazione delle nuove tecnologie emergenti nel mondo del lavoro*
- *Learning Square, iniziative realizzate da HRCommunity per l'aggiornamento professionale su temi rilevanti per le organizzazioni*
- *Corsi sulle tecniche di Audit destinato a personale di diverse strutture organizzative, con l'obiettivo di uniformare le modalità di gestione dei processi di qualità*
- *Formazione HAL, un percorso di formazione asincrona sviluppato internamente per garantire l'aggiornamento di tutto il personale TechnoSky coinvolto nell'introduzione del nuovo modello di gestione degli interventi manutentivi (TOC)*
- *Prometeo, corso di formazione dedicato all'introduzione del nuovo applicativo per la gestione dei rifiuti speciali*

**SUPPORT CHANGE**  
*uno scaffale di opportunità  
 per l'individuo e i gruppi*

**465 ore**  
**288 persone**

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

- *Proseguì dell'erogazione delle "pillole formative" su tematiche di soft skills*
- *Avvio di una serie di risorse digitali dedicate all'incremento delle abilità e del mindset digitale*
- *Agenda 2030, corso dedicato alla comprensione di una nuova cultura aziendale, verso l'economia circolare e gli strumenti della finanza sostenibile*
- *Percorsi di coaching individuali dedicati agli alti potenziali*

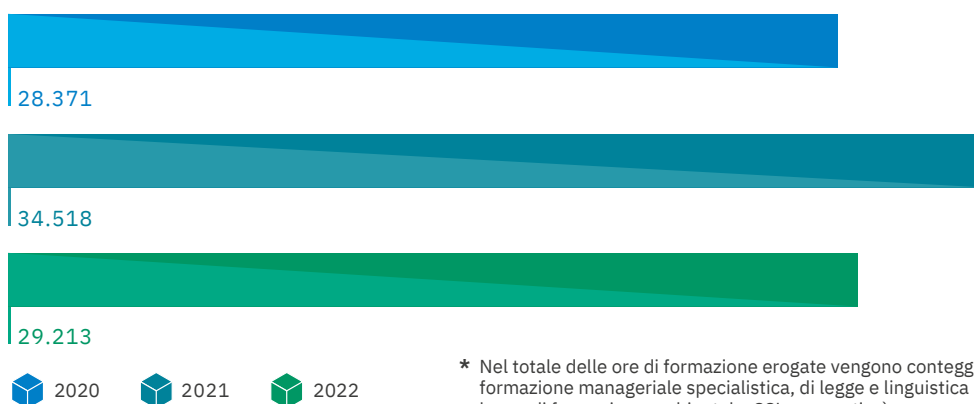
**GROWTH**  
*la formazione strategica*

**2.004 ore**  
**142 persone**

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

- *Corso per Responsabili di nuova nomina: un percorso che alterna momenti d'aula e coaching individuale con l'obiettivo di sviluppare la leadership del middle management*
- *Percorso di induction dedicato ai neoassunti del Gruppo che propone: un ciclo di incontri con il top management aziendale per conoscere le principali linee strategiche del Gruppo, sessioni di team coaching con un coach certificato finalizzato a migliorare la capacità del contesto organizzativo e il percorso "A noi la cuffia!", che tramite l'impiego dei simulatori consente di conoscere e sperimentare i processi del core business aziendale, il controllo del traffico aereo*

**Ore di formazione in aula/e-learning erogate nel triennio\* (Gruppo ENAV)**



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

## La Formazione Operativa

### La formazione interna del personale operativo ENAV

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

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

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

La preparazione dei controllori di volo, dei *Flight Information Service Officer (FISO)*, dei tecnici aeronautici, è garantita da una struttura organizzativa dedicata, la cui missione è quella di sovrintendere alla formazione inerente ai servizi della navigazione aerea sia per le risorse operative del Gruppo ENAV che per i clienti esterni. I percorsi formativi vengono modulati in rispondenza agli standard didattici previsti dalle normative settoriali, nazionali e internazionali, con particolare riferimento alla regolamentazione in ambito *Single European Sky*.

In virtù di ciò, le attività di progettazione del training certificato e non certificato devono soddisfare alcuni requisiti generali, con l'obiettivo di perseguire i più alti livelli di qualità. A tal fine ENAV definisce specifici target da perseguire nella realizzazione delle attività formative, in particolare:

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

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

Nel 2021, gli effetti della pandemia hanno portato la formazione a concentrarsi sui programmi di mantenimento delle competenze, attraverso il programma "*Back-To-Normal*", che ha previsto un'azione di addestramento del personale operativo in ambiente simulato, in previsione di una futura ripresa del traffico aereo. Nel 2022, invece, il focus del training si è spostato sulla formazione iniziale del personale neoassunto.

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



2020 2021 2022

## La formazione interna del personale operativo TECHNO SKY

La formazione di carattere tecnico-operativa viene erogata anche da Techno Sky, in particolare grazie a specifici corsi di addestramento per il personale tecnico coinvolto nelle operazioni di funzionamento, manutenzione e installazione dei sistemi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e gestione del traffico aereo.

Nel corso del 2022 sono stati erogati i seguenti corsi:

- Corsi di addestramento tecnico per personale ATSEP (ad eccezione dei *Basic* e *Qualification training*) per acquisire le competenze necessarie ad operare su apparati CNS/ATM utilizzati da ENAV per il controllo del traffico aereo;
- Corsi di addestramento tecnico per personale tecnico-ingegneristico non legato alle competenze ATSEP: sono corsi tecnici su argomenti specifici necessari per le attività della Struttura *Operations and Technology*.

## La formazione interna del personale operativo IDS AirNav

In continuità con i precedenti anni la politica di gestione della formazione tecnico-operativa si basa nella facilitazione/organizzazione delle seguenti modalità di fruizione:

- Studio/approfondimento autonomo (eventualmente supportato da tutor interni)
- Sessioni di formazione in aula o in modalità e-learning erogate sia da personale interno ad IDS AirNav che esterno, sia proveniente dal gruppo ENAV che acquistate esternamente
- Affiancamento operativo (contestuale alle attività dei progetti “AIM Solution” in essere).

Per l’anno 2022 le iniziative di formazione del personale interno sono state rivolte ai seguenti obiettivi:

- Aggiornamento interno sulle evoluzioni apportate ai prodotti SW della Suite AIM di IDS Air Nav
- Miglioramento o acquisizione di maggiori capacità linguistiche internazionali necessarie all’erogazione delle varie attività e/o servizi offerti da IDS Air Nav.



Per il 2023 è in previsione la fruizione di corsi di formazione sugli ambiti tipici della struttura *Services*.

- Miglioramento o acquisizione di maggiori competenze su alcune delle tecnologie HW/SW non-IDS (terze parti HW/SW) integrate nei prodotti SW della Suite AIM di IDS Air Nav.
- Miglioramento o acquisizione di maggiori competenze di natura gestionale impiegate nella gestione dei team per le sole figure responsabili.
- Miglioramento o acquisizione di maggiori competenze per gli aspetti di comunicazione (*public speaking*), preparazione del relativo materiale (*slides*, materiale di supporto, esercitazioni, ecc.) sia live che preregistrato.
- Aggiornamento o acquisizione di maggiori competenze sui metodi/processi/tecniche di erogazione dei corsi di formazione.
- Aggiornamento circa i processi di qualità e *tool* di supporto utilizzati per implementare sia il ciclo di gestione/rilascio dei prodotti SW della Suite AIM di IDS Air Nav.

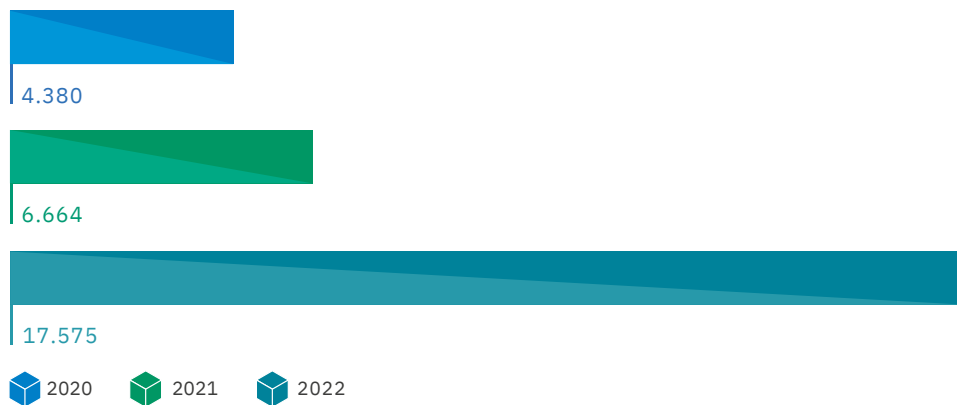
**2023**

## Formazione Operativa Esterna

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

Grazie alla capacità di realizzare scenari e specifiche operative adattabili in base agli obiettivi dei corsi, arrivando anche a costruire scenari aeroportuali e aree di servizio personalizzate, ENAV è in grado di realizzare percorsi formativi basati sulle specifiche esigenze logistiche e organizzative definite dai clienti. Nel definire le attività di formazione rivolte a soggetti esterni, il Gruppo ENAV persegue i medesimi obiettivi di eccellenza che caratterizzano la gestione delle attività formative previste per il personale interno.

## Ore di formazione esterna



Il 2022, come era immaginabile, visto il progressivo superamento dell'emergenza connessa al Coronavirus, segna un ritorno alla normalità rispetto all'offerta rivolta al mercato terzo.

Il Training Centre di ENAV collabora con le istituzioni del territorio e in particolare con quelle impegnate nel sistema di formazione: l'Istituto Tecnico Aeronautico "Baracca", la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna e l'ISAERS (società consortile che ha l'obiettivo di promuovere e sviluppare attività di formazione e ricerca in campo aeronautico e aerospaziale all'interno del Polo Tecnologico Aeronautico di Forlì). La presenza del Training Centre sul territorio forlivese ha generato negli anni un significativo impatto sullo sviluppo locale anche attraverso alcuni aspetti quali:

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






È proseguita, inoltre, la collaborazione con l’Università di Bologna per l’anno accademico 2021/2022, cui il personale del Training Centre eroga l’insegnamento di “Controllo del Traffico Aereo”, due moduli formativi previsti nel Piano degli Studi degli studenti che frequentano la facoltà di Ingegneria Aerospaziale. Da ultimo è opportuno segnalare come l’azione di ENAV Training Centre sul territorio forlivese non si esaurisca con il contributo al mondo dell’istruzione. Nell’ambito delle relazioni con gli stakeholder istituzionali, infatti, il Training Centre collabora con realtà quali Unindustria e la Fondazione Cassa di Risparmio di Forlì.

### Politiche sociali e welfare aziendale

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

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



AMBITO	PROGETTO	ATTIVITÀ
Politiche sociali	<i>Fondo Pensionistico Integrativo Prevaer</i>	Il Gruppo ENAV contribuisce al fondo nella misura del 3% dello stipendio della persona aderente, in aggiunta al 2% versato dalla stessa persona.
	<i>Nuove Rotte</i>	Il Gruppo ENAV, per supportare le persone che si avviano alla fine della propria carriera lavorativa, propone un percorso di Life Coaching per affrontare al meglio questo importante momento di cambiamento. “Nuove Rotte” si svolge attraverso quattro sessioni (due prima e due dopo la data di pensionamento) di Life Coaching, ciascuna di un’ora e mezza.
 Politiche assicurative	<i>Polizza Sanitaria Integrativa</i>	Assicura la persona e il suo nucleo familiare in caso di malattia e infortuni, coprendo le spese mediche e sanitarie sia per ricovero che per spese extraospedaliere (visite specialistiche ed esami diagnostici), con un premio sostenuto totalmente dall’Azienda; rimane a carico del dipendente il solo premio per i familiari non a carico.
	<i>Pacchetti prevenzione</i>	Sono previsti check-up medici e odontoiatrici, pacchetti generali e specifici per sesso ed età.
	<i>Polizza relativa alle problematiche del nucleo familiare</i>	Essa comprende le spese sostenute dai dipendenti per le terapie per i figli aventi disturbi dell’apprendimento, del comportamento, dell’età evolutiva e dello spettro autistico. Tale polizza, inoltre, opera anche in caso di malattia dovuta a COVID-19.
	<i>Polizza Infortuni</i>	Indennizza i dipendenti in caso di invalidità permanente causata da infortuni occorsi sia durante le attività lavorative sia extralavorative.
 Salute	<i>Yes We Care</i>	Con questo progetto, avviato nel 2019, ENAV si prefigge l’obiettivo di sensibilizzare i dipendenti del Gruppo ad adottare forme di prevenzione e stili di vita più sani, organizzando incontri a tema con medici ed esperti. Anche la collaborazione con la Fondazione Onda – Osservatorio nazionale sulla salute della donna e di genere – promotrice del progetto HFC ( <i>Health Friendly Company</i> ), ha posto maggiore attenzione sulla salute dei dipendenti attraverso strumenti informativi di qualità mirati all’acquisizione di maggiore consapevolezza sulle principali patologie di genere, sulla salute mentale e sull’importanza della prevenzione e dell’adozione di corretti stili di vita.
	<i>Supporto emotivo (30 minuti per uno switch emotivo che migliora la giornata)</i>	Nel corso del 2022 è stato avviato e portato a termine un progetto sperimentale finalizzato alla prevenzione del malessere psicologico. L’obiettivo principale è stato quello di creare un ambiente favorevole al benessere emotivo e di fornire a ciascuna persona gli strumenti necessari per gestire efficacemente le proprie emergenze emotive, mediante interventi mirati al rapido sollievo.
 Famiglia	<i>Il congedo parentale</i>	Il Gruppo ENAV riconosce ai propri neogenitori l’intero ammontare della retribuzione durante il periodo di congedo parentale, mentre la normativa previdenziale vigente prevede l’80%. Inoltre, offre la possibilità di assentarsi dal lavoro per 6 mesi, estendibile fino al compimento del terzo anno di età del figlio, con l’80% della retribuzione per i primi due mesi e il 40% per i successivi quattro, a differenza della normativa vigente che prevede il 30% per l’intero periodo di congedo. Inoltre, il Gruppo ENAV mette a disposizione dei genitori strumenti di supporto come il congedo retribuito in caso di malattia dei figli (con una retribuzione pari al 50% per i primi 30 giorni, non prevista dalla normativa vigente), e il permesso retribuito per lo svolgimento di prestazioni mediche specialistiche.
 Work-life balance	<i>Le “ferie solidali”</i>	Tutte le persone del Gruppo ENAV possono cedere parte delle proprie ferie a vantaggio di colleghi che presentino situazioni familiari di difficoltà. Inoltre, l’iniziativa è stata estesa anche in favore delle persone che, nel proprio ambito familiare, abbiano la necessità di assistere genitori, coniuge, convivente <i>more uxorio</i> e figli maggiorenni.

AMBITO	PROGETTO	ATTIVITÀ
 <p><b>Money saving</b></p>	<p><i>Piattaforma per l'erogazione di servizi di welfare aziendale</i></p>	<p>Consente alle persone di ENAV la conversione in benefit del Premio di Risultato attraverso l'acquisto di beni in natura (spesa, shopping, carburante) e di servizi (sport &amp; benessere, viaggi, formazione). La percentuale di conversione per ENAV è pari al 10,2%. Tale piattaforma è stata attivata anche per i dipendenti Techno Sky con una percentuale di conversione al 14,5%. La piattaforma resta aperta anche a IDS AirNav per la fruizione del bonus di welfare aziendale previsto dal contratto CCNL Metalmeccanici.</p>
	<p><i>Portale di scontistica "Corporate Benefit e "Vip District"</i></p>	<p>Queste piattaforme di scontistica mettono a disposizione delle persone del Gruppo ENAV ampie agevolazioni in campo bancario, assicurativo, tempo libero, cultura, mobilità e fitness. Inoltre, sono state stipulate ulteriori convenzioni con aziende e organizzazioni, con un'attenzione particolare a quelle che propongono prodotti e servizi a vocazione etico-ambientale (es. acquisto mezzi elettrici, vendite contro spreco alimentare).</p>
	<p><i>Buoni pasto</i></p>	<p>Il Gruppo ENAV prevede il "Servizio sostitutivo di mensa" reso tramite l'erogazione di buoni pasto (previsti sia in presenza di una mensa aziendale sia durante le giornate di Lavoro Agile).</p>
<p><b>Lotta allo spreco alimentare</b></p>	<p><i>Convenzione stipulata con ThinkAbout</i></p>	<p>Start-up innovativa a vocazione sociale, che con il progetto NO.W@ (ovvero NO Waste), si pone l'obiettivo di contribuire alla lotta contro lo spreco alimentare, dando la possibilità ai consumatori di acquistare a prezzi scontati prodotti di altissima qualità che sarebbero destinati allo smaltimento perché non commercializzabili.</p>
 <p><b>Sostegno all'istruzione</b></p>	<p><i>Let's talk about...</i></p>	<p>Questo nuovo progetto introdotto nel 2022, in sostituzione del Progetto Open, amplia la platea degli aventi diritto, avendo introdotto dei percorsi dedicati sia ai ragazzi dai 16 ai 19 anni sia per quelli dai 20 ai 28 anni. Per i primi il progetto offre l'opportunità di confrontarsi, durante due webinar, con mentor e HR, partecipare a quiz sui temi dell'orientamento accademico, scoprire i trend sulle Università e percorsi di studio più richiesti. Hanno partecipato 31 ragazzi con un livello di soddisfazione dal 4,3 al 4,8 (scala Likert 1-5). Per i ragazzi più grandi il progetto è destinato, durante i tre webinar organizzati, a combinare il dialogo diretto con i selezionatori, il racconto delle storie dei professionisti ENAV, la scoperta dei nuovi ruoli più richiesti nelle aziende e i consigli sul <i>job profile</i> per sviluppare una strategia di ricerca attiva di lavoro. Hanno partecipato 49 ragazzi con un livello di soddisfazione dal 4,0 al 4,7 (scala Likert 1-5).</p>
	<p><i>Visite didattiche</i></p>	<p>Con questo progetto il Gruppo ENAV garantisce, agli istituti tecnici e alle Facoltà ad indirizzo aeronautico e non solo, la possibilità di effettuare delle visite didattiche ai propri impianti (Torri di controllo e ACC) su tutto il territorio nazionale. Nel 2022 gli istituti coinvolti (in tutto 23) hanno portato in visita più di 1.000 studenti su 20 siti differenti. Le visite effettuate tra marzo e maggio sono state coordinate con il personale operativo che ha avuto l'incarico di illustrare ai giovani, ai professori e agli accompagnatori l'organizzazione delle attività di controllo del traffico aereo e il funzionamento degli apparati d'ausilio.</p>
<p><b>Mobility</b></p>	<p><i>Navetta e parcheggio</i></p>	<p>Per la Sede centrale di Roma sono state sviluppate delle sinergie con l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'uso del parcheggio dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato per aumentare il numero di posti disponibili per il personale del Gruppo ENAV;</li> <li>• Un servizio navetta che collega il parcheggio dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato con la sede centrale ENAV;</li> <li>• Un servizio navetta dai principali snodi del trasporto pubblico locale (Stazioni Tiburtina e Nomentana) alla Sede centrale di ENAV.</li> </ul>

## Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro

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

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

Il Gruppo ENAV, nel rispetto della normativa vigente, ha come obiettivo primario il miglioramento continuo delle prestazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro e l'eliminazione o la riduzione dei rischi per tutto il personale del Gruppo e per le altre parti interessate che potrebbero essere esposti ai pericoli per la salute e sicurezza sul lavoro associati alle proprie attività. Infatti, la *Health and Safety Policy* viene condivisa a tutti i livelli dell'Azienda, attraverso la pubblicazione sul portale aziendale.

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

All'interno del Gruppo ENAV vi è una struttura organizzativa che svolge il ruolo di presidio, indirizzo e coordinamento su tutte le società italiane del Gruppo, con a capo il Responsabile del servizio di prevenzione e protezione. È presente poi un sistema di Deleghe e sub-Deleghe del datore di lavoro in materia di Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. Annualmente vengono svolte le riunioni periodiche ex art. 35 del D.Lgs. 81/2008 in tutte le società del Gruppo ENAV.

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

Nel corso del 2022 sono stati aggiornati i Documenti di Valutazione dei Rischi (DVR) per ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

Il Gruppo ENAV si è dotato di una procedura interna – compresa nel corpo procedurale del Sistema di Gestione Salute e Sicurezza – che descrive il processo di segnalazione, registrazione e analisi degli accadimenti pericolosi con l'obiettivo di accertare possibili aree di miglioramento in materia di salute e sicurezza sul lavoro, identificare la necessità di azioni correttive o l'opportunità di azioni preventive, comunicare i risultati delle indagini e prevenire eventi indesiderati in un'ottica di continuo miglioramento.

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

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

Nel corso del 2022 si sono riuniti i comitati locali per la verifica di applicazione del Protocollo condiviso di aggiornamento delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2/ COVID-19 negli ambienti di lavoro.

Infine, una specifica procedura compresa nel SGSSL disciplina il processo di valutazione del rischio di *travel*

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

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

### Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro

Per quanto riguarda la formazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro, ENAV assicura l'erogazione di corsi formativi per tutti i lavoratori delle aziende italiane del Gruppo, come definiti dall'art. 2 del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., attraverso sessioni in aula/videoconferenza/e-learning. In particolar modo, le attività formative sono rivolte al personale designato come addetto alla gestione delle emergenze, ai lavoratori eletti/designati rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e ai soggetti identificati come Dirigenti Preposti.

I corsi erogati in modalità *e-learning* sulla piattaforma TOTARA sono relativi a:

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

In aggiunta alla suddetta formazione, per i dipendenti Techno Sky, in base alla mansione ricoperta, e secondo necessità, vengono erogati anche i seguenti corsi:

- Norma CEI 11/27 relativa ai lavori elettrici e abilitazione ai ruoli ivi previsti
- Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) di III categoria
- Utilizzatori di Piattaforme di Lavoro Elevabili (PLE).



## Le relazioni industriali

Nel corso del 2022 il confronto con le Parti Sociali si è particolarmente focalizzato su varie tematiche operative funzionali all'implementazione del Piano Industriale quali il trasferimento degli APP (avvicinamenti) delle torri radarizzate agli Area Control Center (ACC), sulla riorganizzazione delle professionalità delle sale operative, sulla politica degli organici e l'implementazione delle torri digitali.

Ulteriore tema affrontato con le Parti Sociali è stato il Premio di Risultato 2021 (cassa 2022) che è stato distribuito al personale avente diritto successivamente alla sottoscrizione di un verbale di accordo.

La Società, inoltre, al fine di rendere ancora più efficiente l'organizzazione del lavoro del personale operativo nel periodo estivo, interessato da un significativo aumento dei voli da assistere, ha predisposto, nel periodo giugno-settembre, un premio presenza con valori economici differenziati a seconda della tipologia di impianto e categoria professionale, funzionale alla completa resa di tutti gli spezzoni di turno ordinari previsti nella turnazione comprensivi della fruizione delle ferie, Recupero Festività Soppresse ed esaurività, ove prevista. Inoltre, il Gruppo ENAV ha fattivamente collaborato, di concerto con le altre Funzioni interessate, sui temi delle assunzioni esterne di personale operativo, le professionalizzazioni e la mobilità geografica del personale Controllore del Traffico Aereo ed Esperto di Assistenza al Volo.

Nei mesi di ottobre e novembre 2022 si sono svolti molteplici incontri con le rappresentanze sindacali che hanno portato alla sottoscrizione di alcuni accordi relativi a tematiche operative (principalmente tempistiche di trasferimento degli avvicinamenti di Firenze, Torino e Venezia, da effettuarsi al termine della *Summer* 2023; mantenimento dei livelli retributivi del personale interessato, Organizzazione delle sale operative, Mobilità geografica e professionalizzazioni) che hanno portato al ritiro da parte delle Organizzazioni Sindacali delle vertenze in atto sulle materie citate.

Nel mese di novembre sono stati definiti:

- Accordo per la definizione dei nuovi minimi contrattuali all'1.1.2023 con le Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, Uiltrasporti, UGL-TA e UNICA, che ha definito il recupero dell'inflazione per il periodo 2018-2022 riconoscendo sulla categoria media un incremento – escluso da future rivalutazioni – di circa il 5,2% rispetto ai minimi contrattuali previgenti;
- Aumenti retributivi per il triennio 2023-2025 sulla base delle previsioni ISTAT per lo stesso periodo (6%);
- Accordo aziendale per la definizione degli importi “una tantum” per il recupero inflattivo 2020-2022 a complessiva e definitiva copertura del periodo di vacanza contrattuale.

Infine, nel corso del 2022, sono stati effettuati 117 incontri con le Organizzazioni Nazionali ENAV e 80 incontri con le Rappresentanze Sindacali Aziendali e si sono registrati due scioperi di carattere nazionale (56,78% di adesione media) e cinque scioperi locali.

Per Techno Sky, gli obiettivi generali perseguiti fanno riferimento principalmente al mantenimento di un buon clima aziendale attraverso il dialogo e il confronto con le Organizzazioni Sindacali, nonché al miglioramento della gestione e della produttività della forza lavoro.

A tal fine sono stati organizzati incontri durante tutto l'arco dell'anno finalizzati ad assecondare una fattiva interlocuzione con le Parti Sociali.

Dal continuo e costruttivo confronto, sono stati realizzati ottimi risultati sul piano delle relazioni, portando alla sottoscrizione di vari accordi, tesi sia al contenimento dei costi aziendali, come l'accordo sullo smaltimento delle ferie, PAR (Permessi Anni Retribuiti) e banca ore (eliminati con il processo di armonizzazione), sia al miglioramento delle condizioni economiche personali dei lavoratori, quali gli accordi sul welfare aziendale, sull'erogazione di “una tantum” a copertura della vacanza contrattuale e sul relativo recupero inflattivo.

Il 2022 ha visto la finalizzazione, attraverso la sottoscrizione di un accordo sindacale, della trattativa partita nel 2018, di armonizzazione dell’orario di lavoro applicato al personale di Techno Sky con l’orario di lavoro vigente in ENAV.

In coerenza con l’anno 2021 è proseguito il processo di informazione e monitoraggio – verso le Organizzazioni Sindacali nazionali e territoriali – sullo stato di avanzamento e avvio del progetto “TOC” (*Technical Operation Center*), in coordinamento con la Linea Tecnica della Società.

Il numero dei dipendenti iscritti al sindacato si è attestato a 306 persone, pari al 42,7% della forza lavoro, in linea con i dati registrati per il 2021. La rilevazione degli iscritti viene effettuata il 31 dicembre di ciascun anno. Relativamente agli scioperi nazionali riguardanti tutto il comparto del trasporto aereo, si è registrata una diminuzione del numero di giornate, che sono passate da 11 del 2021 a 6 del 2022. Di conseguenza nel corso dell’anno sono diminuite le ore di sciopero che sono state pari a 135, per una percentuale di adesione del personale pari allo 0%.

Il numero di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione di diverso livello è di 717 persone, pari al 100% dei lavoratori dipendenti non dirigenti.

In linea con quanto previsto dal Contratto Collettivo Nazionale, i cambiamenti organizzativi significativi vengono comunicati in anticipo alle Parti firmatarie.

Per quanto concerne IDS AirNav, gli obiettivi generali perseguiti fanno riferimento principalmente alla prosecuzione dell’integrazione dell’azienda nel sistema delle Relazioni Industriali di Gruppo.

Questo obiettivo è stato perseguito attraverso il mantenimento di un buon clima aziendale, con un continuo dialogo e confronto con la RSU e le Strutture Territoriali del comparto Metalmeccanico, teso al miglioramento della gestione e della produttività della forza lavoro.

Le principali azioni intraprese che si sono concretizzate tramite incontri hanno portato anche alla sottoscrizione dell’accordo sul “lavoro agile”, in linea con le strategie di Gruppo.

È stato definito, inoltre, un verbale di riunione dove, a fronte di risultati ottenuti nel corso del 2022, è stato previsto un riconoscimento economico a titolo di “una tantum” per tutto il personale non dirigente.

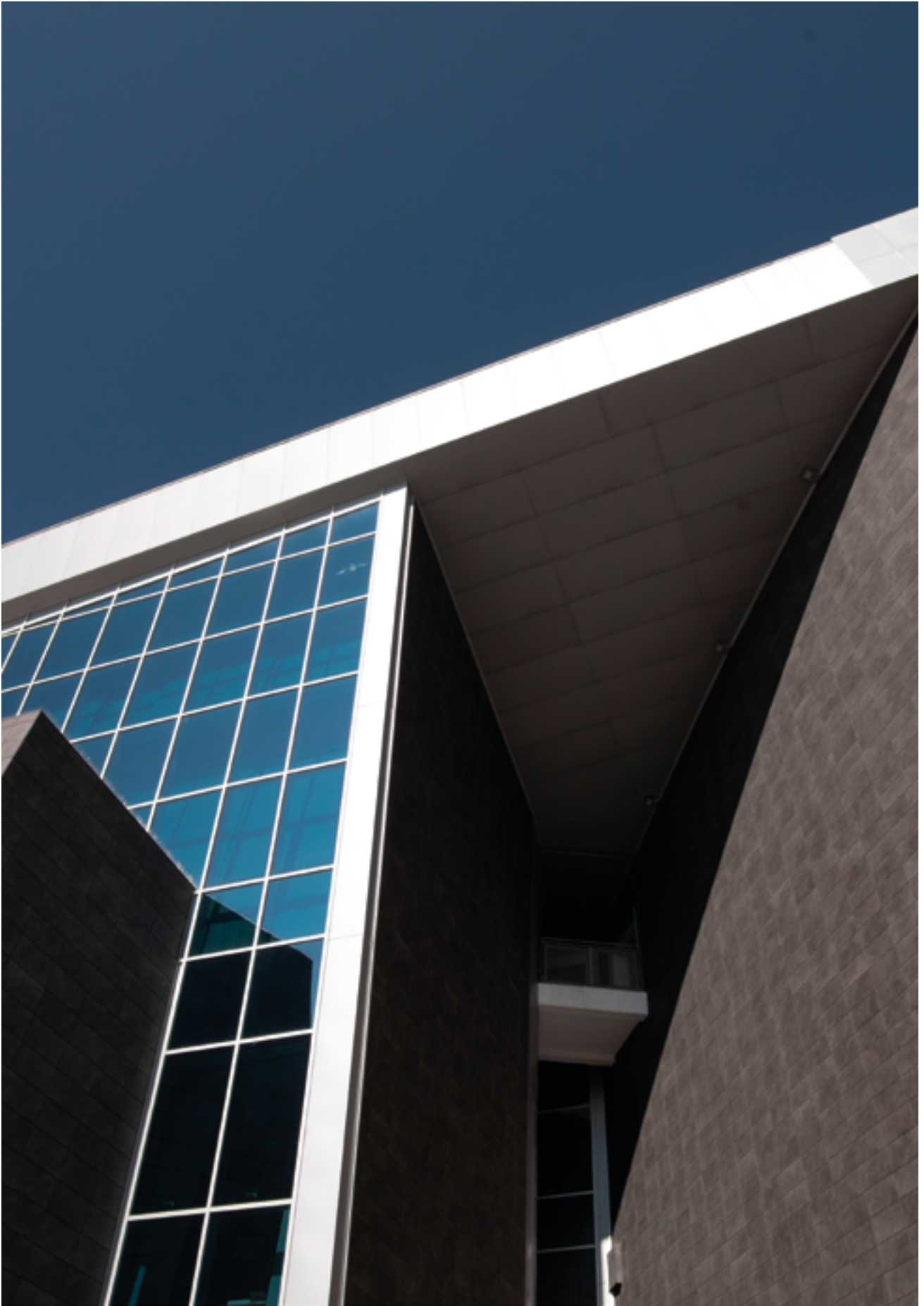
Il numero dei dipendenti iscritti al sindacato si è attestato a 39 persone, pari al 24,8% della forza lavoro, in linea con i dati registrati per il 2021. La rilevazione degli iscritti viene effettuata il 31 dicembre di ciascun anno. Nel corso del 2022 non si sono registrati scioperi.

Il numero di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione di diverso livello è di 157 persone, pari al 100% dei lavoratori dipendenti non dirigenti.

In linea con quanto previsto dal Contratto Collettivo Nazionale, i cambiamenti organizzativi significativi vengono comunicati in anticipo alle Parti firmatarie.

<b>Obiettivi futuri</b>	<b>DEADLINE</b>
Rinnovo parte normativa CCNL Parte Specifica Servizi ATM e Sezioni Specifiche Impianti Strategici ed Impianti a Basso Traffico	<b>Dicembre 2023</b>
(TS) Istituzione del Comitato Pari Opportunità	<b>30/06/2023</b>
(TS) Istituzione di un gruppo di lavoro per l’aggiornamento della normativa di secondo livello	<b>31/12/2023</b>
(IDS AirNav) Adeguamento politiche di Gruppo	<b>31/12/2023</b>





# 04. Governance



## HIGHLIGHTS



*Donne nel CdA*

44%



*Membri indipendenti del CdA*

78%



*Remunerazione variabile di CEO  
e DRS legata a obiettivi ESG*

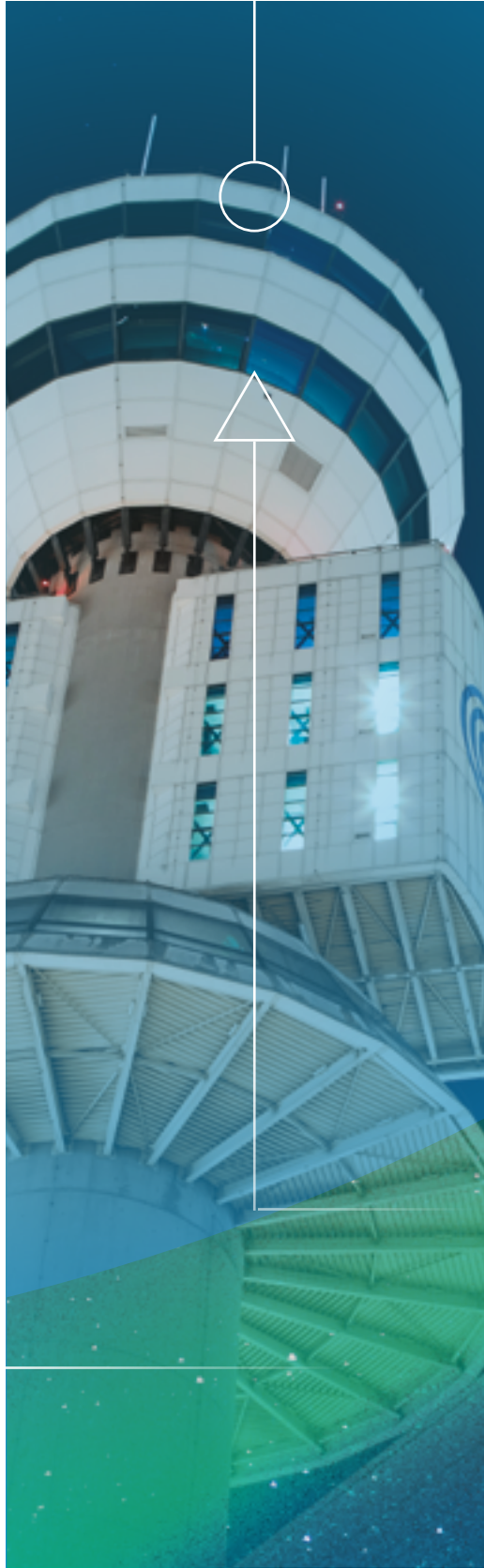
15%



*Certificazione*

ISO 37001







# 4. Governance



## Assemblea degli Azionisti

### Amministratore Delegato

Paolo Simioni

### Consiglio di Amministrazione

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

### Presidente

Francesca Isgrò

### Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate

Antonio Santi (P)  
 Laura Cavallo  
 Fabio Pammolli

### Collegio Sindacale

Dario Righetti (P)  
 Giuseppe Mongiello  
 Valeria Maria Scuteri

### Comitato Remunerazioni e Nomine

Giuseppe Lorubio (P)  
 Laura Cavallo  
 Antonio Santi

Internal Audit

Dirigente Preposto

### Comitato Sostenibilità

Carlo Paris (P)  
 Angela Stefania Bergantino  
 Fabiola Mascardi

Società di revisione EY SpA

Organismo di Vigilanza



La grafica illustra gli assetti di governo societario di ENAV alla data dell'approvazione del presente documento.

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

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

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

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

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

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre attribuito al Presidente i poteri di coordinamento delle attività di *internal auditing* e di cura – in raccordo con l'Amministratore Delegato – delle relazioni istituzionali nazionali e internazionali e di presidio del governo societario, prevedendo poi che il Presidente – in raccordo con l'Amministratore Delegato – curi le attività di comunicazione della Società e i rapporti con i mezzi di informazione, nazionali ed esteri.



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

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

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

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta dell'Amministratore Delegato e preso atto del parere favorevole espresso dal Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 18-bis dello Statuto, ha inoltre nominato per il triennio 2020-2022 il Dirigente Preposto alla Redazione dei Documenti Contabili Societari.

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

### **Il Consiglio di Amministrazione**

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

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

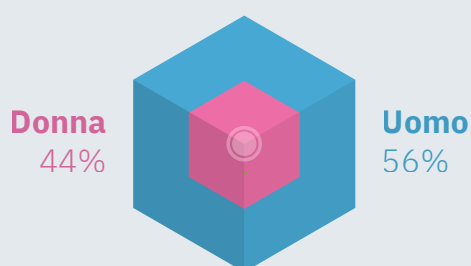
### **Indipendenza**



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

ENAV ha adottato una Policy sulla diversità nella composizione degli Organi di amministrazione e controllo<sup>25</sup>. Tenuto conto dei presidi normativi e statutari in materia di diversità e professionalità degli Amministratori di ENAV, tale Policy offre agli Azionisti e al Consiglio di Amministrazione, nel rispetto delle reciproche competenze, alcune indicazioni finalizzate ad assicurare la più ampia e congrua diversità di vedute all'interno dell'Organo di governo, con particolare riguardo al percorso formativo e professionale degli Amministratori, prospettando altresì processi di monitoraggio sull'applicazione della stessa.

### Diversità di genere



### Età dei componenti del CDA



Le competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione del Consiglio di Amministrazione si rinvergono primariamente nelle previsioni dallo Statuto sociale.

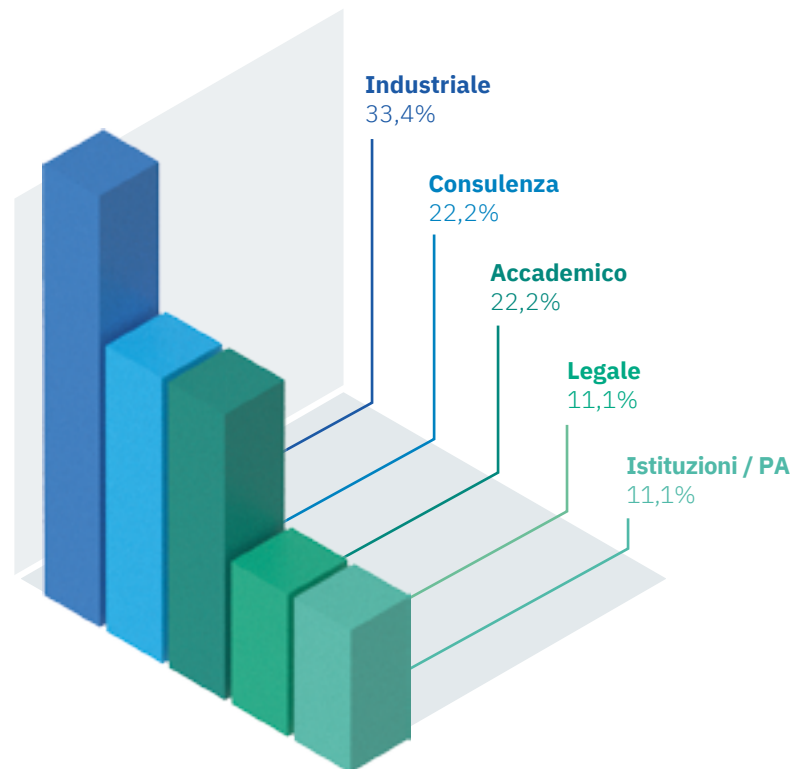
Ai sensi dell'art. 11-bis gli Amministratori devono possedere i requisiti di professionalità previsti dalla legge, dalle disposizioni regolamentari vigenti e dello Statuto, ai sensi del quale gli Amministratori devono essere scelti secondo criteri di professionalità e competenza tra persone che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio, attraverso l'esercizio di:

- attività di amministrazione o di controllo ovvero compiti direttivi presso imprese, ovvero,
- attività professionali o di insegnamento universitario in materie giuridiche, economiche, finanziarie o tecnico-scientifiche, attinenti o comunque funzionali all'attività di impresa, ovvero,
- funzioni amministrative o dirigenziali, presso enti pubblici o pubbliche amministrazioni, operanti in settori attinenti a quello di attività dell'impresa, ovvero presso enti o pubbliche amministrazioni che non hanno attinenza con i predetti settori purché le funzioni comportino la gestione di risorse economico-finanziarie.

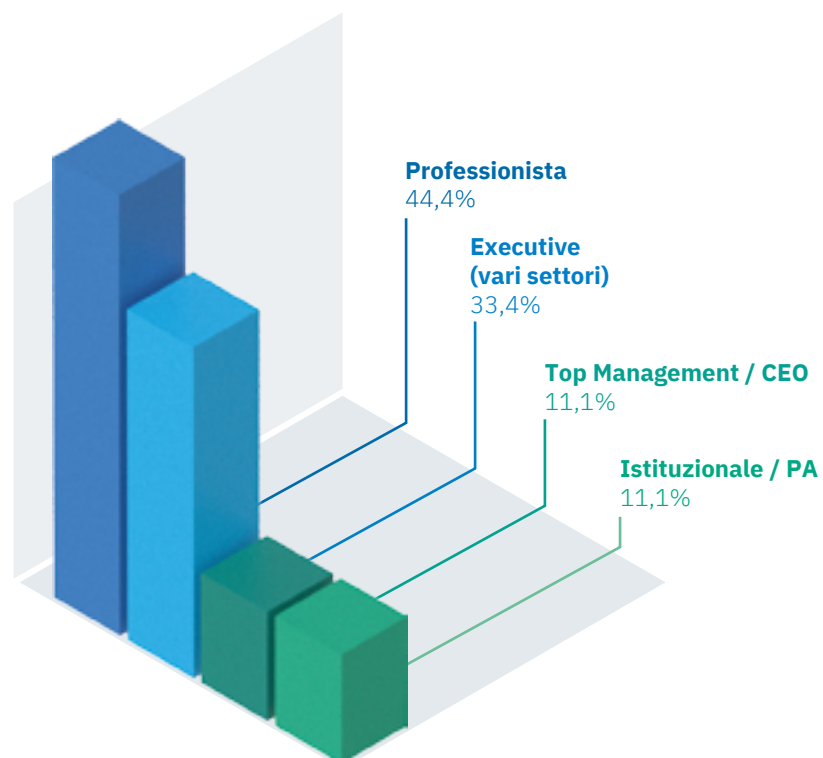
25. Tale Policy è pubblicata all'interno della sezione "Governance" del sito enav.it, disponibile al seguente link: <https://www.enav.it/governance/documenti-societari>.



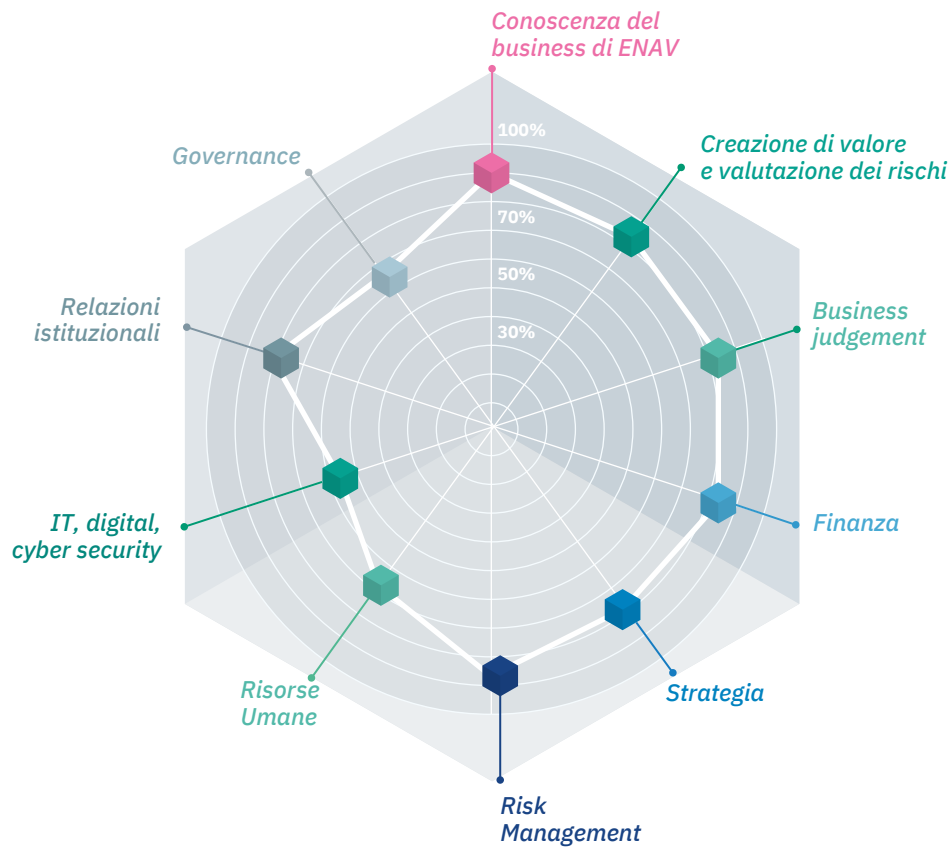
## Settore di provenienza



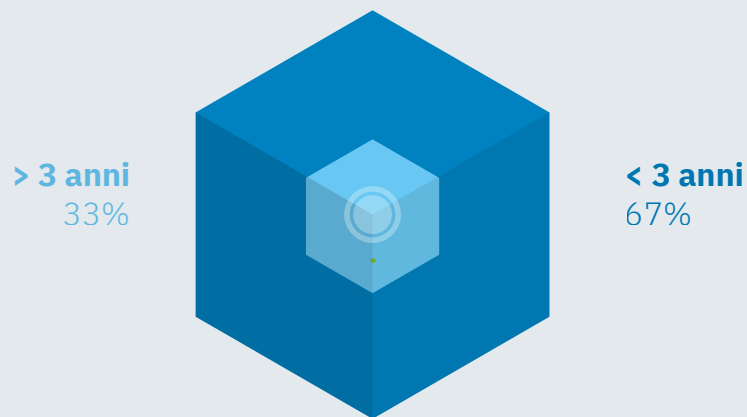
## Background di provenienza



## Competenza dei Consiglieri



## Tenure



Per ogni altra informazione inerente ai requisiti per la carica di Amministratore della Società, si rinvia alla Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari, disponibile sul sito web della Società<sup>26</sup>.

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

## Nomina e composizione del Consiglio di Amministrazione

Ai sensi dell'art. 11-*bis*.3 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione è nominato dall'Assemblea sulla base di liste nelle quali i candidati sono elencati mediante un numero progressivo. Gli Amministratori di ENAV sono scelti secondo specifici criteri di professionalità e competenza, con particolare riguardo all'esperienza: almeno un triennio di attività di amministrazione o di controllo ovvero compiti direttivi presso imprese, ovvero di attività professionali o insegnamento universitario in materie giuridiche, economiche, finanziarie o tecnico-scientifiche, attinenti o comunque funzionali all'attività di impresa, ovvero, funzioni amministrative o dirigenziali, presso enti pubblici o pubbliche amministrazioni, operanti in settori attinenti a quello di attività dell'impresa, ovvero presso enti o pubbliche amministrazioni che non hanno attinenza con i predetti settori purché le funzioni comportino la gestione di risorse economico-finanziarie. All'atto di accettare la propria candidatura, nonché periodicamente nel corso del mandato, gli Amministratori di ENAV, oltre a dichiarare il possesso di tutti i requisiti di onorabilità, professionalità e indipendenza, nonché l'insussistenza di cause di ineleggibilità, inconfiribilità e incompatibilità, sono tenuti a verificare se dispongano di tempo sufficiente da dedicare allo svolgimento diligente del loro ufficio<sup>27</sup>.

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

- il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate è inoltre composto in conformità ai requisiti disposti nella Delibera CONSOB n. 17221 del 12 marzo 2010 recante il Regolamento Operazioni con Parti Correlate (il Regolamento OPC) e alla Procedura per la disciplina delle Operazioni con Parti Correlate di ENAV (la Procedura Parti Correlate). Tale comitato è composto da almeno tre Amministratori non esecutivi, in maggioranza dotati dei requisiti di indipendenza indicati dal Codice, tra cui il Presidente. Il Comitato possiede nel suo complesso un'adeguata competenza nel settore di attività in cui opera la Società, funzionale a valutare i relativi rischi; almeno un componente del Comitato possiede un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia contabile e finanziaria o di gestione dei rischi, da valutarsi dal Consiglio di Amministrazione al momento della nomina.

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

- Il Comitato Remunerazioni e Nomine è istituito con delibera del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 11-*bis* dello Statuto, in conformità alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance (il Codice); tale comitato è composto da almeno tre Amministratori non esecutivi, in maggioranza dotati dei requisiti di indipendenza indicati dal Codice, di cui uno con funzioni di Presidente. Ai sensi del Codice, se il Presidente del Consiglio di Amministrazione valutato indipendente è nominato dal Consiglio di Amministrazione quale membro del Comitato, la maggioranza dei componenti è composta da altri Amministratori indipendenti.
- Il Comitato di Sostenibilità è composto da almeno tre Amministratori non esecutivi, in maggioranza dotati dei requisiti di indipendenza indicati dal Codice, di cui uno con funzioni di Presidente.

## **Ruolo del Consiglio di Amministrazione nella gestione degli impatti<sup>28</sup>**

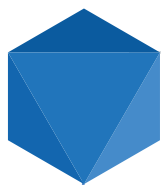
Il Consiglio di Amministrazione – quale massimo organo amministrativo – ha delegato alla gestione dell'Amministratore Delegato le tematiche ESG e le strategie di sostenibilità del Gruppo ENAV. Al fine di perseguire gli obiettivi ESG, l'Amministratore Delegato ha istituito alle sue dirette dipendenze la struttura *Innovation and Sustainability*, alla quale riporta la struttura *Sustainability and CSR*.

Le responsabilità ad essa ascrivibili a livello di Gruppo sono riferite alla definizione degli obiettivi inerenti al percorso di sviluppo sostenibile e al coordinamento dell'evoluzione del Piano di Sostenibilità, monitorandone l'attuazione e curandone l'aggiornamento in linea con le iniziative previste dal Piano Industriale.

La struttura organizzativa *Sustainability and CSR* sviluppa, inoltre, iniziative di sostenibilità in ambito ESG e promuove l'integrazione dei temi della sostenibilità nella strategia d'impresa, attuando la strategia di *climate change, energy e mobility management*. Tale struttura è altresì responsabile del *reporting* di sostenibilità, della gestione dell'attività di *stakeholder management*, della promozione della diffusione interna della cultura della sostenibilità e dell'attuazione di iniziative nell'ambito del *corporate giving* a sostegno di cause di utilità sociale. A tal fine, la struttura *Sustainability and CSR* è articolata in tre aree di intervento: *ESG Performance Management, Stakeholder Management and ESG Project e Sustainability Promotion*.

28. In osservanza dell'*European common enforcement priorities for 2022 annual financial reports* emanato dall'ESMA il 28 ottobre 2022.

## Consiglio di Amministrazione



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



### ESG Steering Committee

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



### Innovation and Sustainability

*Tra i riporti diretti dell'Amministratore Delegato figura la struttura organizzativa Innovation and Sustainability, la quale ha nella propria mission il compito di sovrintendere alla definizione della strategia sui temi ESG e all'integrazione dei relativi obiettivi nei progetti di innovazione tecnologica.*

In aggiunta a quanto sopra, la Struttura *Integrated Compliance and Risk Management* – anch'essa a diretto riporto dell'Amministratore Delegato –, nelle proprie attività di definizione e aggiornamento del *Corporate Risk Profile* (CRP) e del relativo *risk assessment*, include l'analisi dei rischi che possono avere un impatto sulle tematiche ESG, tra le quali è compreso il *climate change*.

Il sistema di rendicontazione e dei flussi informativi verso l'organo di governo è formalizzato, per quanto di competenza dell'*Internal Audit*, all'interno del proprio Mandato e del proprio manuale, così come previsto anche dagli Standard Internazionali per la Pratica della Professione sui quali la Struttura è certificata.

*Internal Audit* relaziona trimestralmente al Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate (CCRPC) e semestralmente al Consiglio di Amministrazione (CdA).

In entrambi i casi, in occasione delle riunioni dei due Organi, siede anche il Collegio Sindacale che pertanto riceve parimenti le periodiche relazioni. Il Collegio Sindacale, così come il Comitato Sostenibilità, peraltro, convoca periodicamente il Responsabile Internal Audit per discutere su questioni oggetto di ordine del giorno da questi stilati.

La reportistica verso il CCRPC e il CdA contiene elementi di interesse, eventuali criticità rilevate e ogni altra informazione utile affinché i due organi siano messi a conoscenza di questioni che possano avere un impatto



## Internal Audit

D.Lgs. 231/01, Trade Compliance and ESG Audit

## Comitato di Sostenibilità

*Nello svolgimento delle proprie funzioni, il Consiglio di Amministrazione è supportato dal Comitato di Sostenibilità, che ha compiti consultivi e propositivi sui temi della sostenibilità oltre a svolgere attività di monitoraggio sia sulla reportistica ESG che sulle relative strategie ed esprime pareri su specifiche questioni in materia ESG.*

*Inoltre, il Comitato di Sostenibilità esamina ogni anno l'impostazione generale e l'articolazione dei contenuti del Bilancio di Sostenibilità (DNF) per come proposto dall'Amministratore Delegato, e la completezza e trasparenza dell'informativa fornita attraverso lo stesso, rilasciando in proposito un parere preventivo al CdA affinché possa procedere alla relativa approvazione.*



## Sustainability and CSR

*Nell'ambito della struttura Innovation and Sustainability opera la struttura organizzativa Sustainability and CSR, con l'obiettivo di proporre iniziative in ambito ESG, promuovendo la convergenza degli obiettivi di sostenibilità con quelli strategici e garantendo l'integrazione degli obiettivi ESG nell'ambito delle iniziative di business e di innovazione tecnologica di lungo periodo, monitorandone l'allineamento.*



ESG Performance Management

Stakeholder Management and ESG Project

Sustainability Promotion

sull'andamento gestorio e sul business. Tra le informazioni rendicontate vi sono, oltre ai *finding* emersi in sede di audit, anche le risultanze dei *whistleblowing* pervenuti alla Struttura.

Inoltre, le verifiche condotte secondo un Piano di Audit approvato dal CdA (e aggiornato in corso di anno anche con elementi subentrati) sono formalizzate verso – e discusse con – l'Amministratore Delegato (anche nella qualità di Responsabile del SCIGR), il Presidente del Consiglio di Amministrazione, il Comitato Controllo Rischi e Parti Correlate, il Collegio Sindacale e, in caso di aspetti rilevanti ex D.Lgs. 231/2001, l'Organismo di Vigilanza, con il quale comunque vi è una costante interlocuzione e periodica rendicontazione.

In caso di elementi che richiedono un'attenzione immediata da parte degli Organi di Governo, o che richiedono un'informativa, il Responsabile Internal Audit inoltra direttamente note informative o richieste di audizione per indirizzare tempestivamente quanto emerso.

Anche l'Organismo di Vigilanza inoltra periodicamente la propria relazione al CCRPC e al CdA, come previsto dal proprio regolamento, per informare sull'andamento della propria attività di vigilanza sul corretto funzionamento del Modello 231 e per comunicare eventuali criticità emerse nel corso della propria azione, indipendentemente dal fatto che le attività siano state condotte con terzi esterni all'azienda e/o per tramite dell'azione di Internal Audit.

Anche l'Organismo di Vigilanza, in caso di elementi che richiedono un'attenzione immediata da parte degli Organi di Governo, inoltra direttamente note informative o richieste di audizione per indirizzare senza ingiustificato ritardo quanto emerso.

Inoltre, con riferimento all'andamento dei rischi inerenti alla *safety* dei servizi della navigazione aerea, la *security*, la sicurezza nei luoghi di lavoro, la tutela ambientale, la frode e l'anticorruzione, la *privacy* e la *trade compliance* è periodicamente comunicato al Comitato Rischi e Parti Correlate e al Consiglio di Amministrazione della Società unitamente all'andamento degli altri rischi di livello *enterprise*. Tale comunicazione è ricompresa tra le attività di *Enterprise Risk Management* che ENAV attua in applicazione del Codice di Corporate Governance delle società quotate di Borsa Italiana.

Infine, ai sensi della legge e del Regolamento del CdA, il Consiglio di Amministrazione è destinatario di periodiche informative gestionali da parte dell'Amministratore Delegato. A tal fine, come previsto dal Regolamento, il Consiglio di Amministrazione stabilisce la cadenza – almeno trimestrale – con cui l'Amministratore Delegato fornisce un report sull'esercizio delle deleghe, identificando, con il supporto del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate con cadenza almeno triennale, le soglie di materialità applicabili e le attestazioni necessarie. Sulla base delle informazioni fornitegli periodicamente da parte dei suoi delegati, in occasione delle sedute calendarizzate per l'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche, l'Amministratore Delegato fornisce, pertanto, al Consiglio di Amministrazione, un report relativo all'esercizio delle deleghe conferite. Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, provvede a declinare un puntuale assetto di deleghe in favore dell'Amministratore Delegato, anche con previsione di tipologie di atti e soglie di valore inerenti agli atti stessi e ad attribuire talune deleghe al Presidente<sup>29</sup>.

## Engagement Policy

Il Consiglio di Amministrazione di ENAV, nella seduta del 21 dicembre 2021, ha adottato una politica di gestione del dialogo con la generalità degli azionisti e degli altri stakeholder di ENAV (la "Engagement Policy"), che ha *inter alia* tracciato ed evoluto le prassi di ingaggio, in modo adeguatamente bilanciato e secondo le indicazioni della *best practice*, onde promuovere, nelle forme più opportune, il dialogo con la generalità degli azionisti e degli altri stakeholder rilevanti per la Società, nel rispetto delle disposizioni normative vigenti e del principio di parità di trattamento degli azionisti che si trovino in identiche condizioni. Tale Policy, che è integralmente pubblicata nell'ottica di mantenere il massimo grado di trasparenza delle pratiche di *governance* adottate dal Consiglio di Amministrazione, disciplina altresì le modalità e forme del dialogo diretto tra gli stakeholder e il Consiglio<sup>30</sup>.

29. Considerata la pluralità dei flussi informativi verso il Consiglio di Amministrazione e le differenti tipologie di canali previsti dal complesso di norme che disciplinano l'operatività aziendale (a titolo meramente esemplificativo, il canale *Whistleblowing*, l'*Engagement Policy*, il Comitato Pari Opportunità, ecc.), non è possibile – allo stato attuale – determinare con esattezza il numero e la natura dei cosiddetti "*critical concerns*" comunicati all'Organo di Governo nel corso dell'anno di rendicontazione nonché nel biennio precedente. Tuttavia, il Gruppo ENAV sta valutando l'implementazione di uno specifico processo per la raccolta di tale informazione, che verrà presentata nell'ambito del prossimo esercizio di *reporting*.

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



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

Nel contesto della crescente sensibilità della Società alle predette tematiche ESG, e in effetti della ormai consolidata integrazione delle stesse nelle proprie strategie, in vista del perseguimento del successo sostenibile dell'impresa, ENAV adotta modalità di *stakeholder management* di tipo continuativo che contemplano prassi di mappatura, identificazione e ingaggio dei principali stakeholder della Società e del Gruppo, considerati parte integrante della gestione responsabile e sostenibile del business. Tali stakeholder, che includono a titolo esemplificativo la platea dei dipendenti, la comunità finanziaria, le società di gestione aeroportuale, i vettori e gli altri attori della filiera del trasporto aereo, l'industria e i fornitori e, ovviamente, le istituzioni di riferimento territoriali, nazionali e internazionali, vengono ingaggiati con cadenza regolare onde ascoltarne con approccio proattivo le istanze, i *concerns* e le aspettative, instaurare con gli stessi un dialogo costruttivo quanto alle tematiche materiali di reciproco interesse e, in ultima analisi, orientare scelte di creazione di valore condiviso per l'organizzazione e per i propri portatori di interesse; oltre all'andamento delle relazioni con gli investitori e con gli altri stakeholder di rilievo, laddove applicabile, anche il dialogo con gli stakeholder tradizionali in materia di relazioni industriali e istituzionali forma oggetto di trimestrale informativa al Consiglio di Amministrazione. Inoltre, ai sensi del regolamento del Comitato Sostenibilità, istituito in seno al Consiglio di Amministrazione, lo stesso Comitato ha – tra l'altro – il compito di assistere il Consiglio di Amministrazione e, per quanto di competenza, l'Amministratore Delegato con riguardo alla vigilanza sulle politiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività d'impresa e sull'attività di *stakeholder engagement*. Inoltre, nel quadro dello sviluppo sostenibile del Gruppo ENAV e tenuto conto della rilevanza strategica dell'integrazione della sostenibilità nella *corporate governance* aziendale e nelle iniziative del Piano Industriale, è stato istituito il comitato strategico *ESG Steering Committee* con l'obiettivo di assicurare nell'ambito delle tematiche ESG il coordinamento per i processi e le iniziative con potenziali impatti in tale ambito, recependo le istanze degli stakeholder e il flusso informativo costante sulle relative politiche e attività in corso nonché sugli orientamenti, *best practices* e aggiornamenti normativi di settore.

## **Competenze del Consiglio di Amministrazione**

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

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

società stessa nonché dei principi di corretta gestione dei rischi e del quadro normativo e autoregolamentare di riferimento”.

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

Il Consiglio di Amministrazione di ENAV, sin dal suo insediamento, ha perseguito in maniera strutturata un ampio e articolato programma di *induction*, con il supporto del management nonché, ove adeguato, con il supporto di primari esperti delle materie di riferimento, 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 strategia.

Nel corso dell’anno e fino alla data del presente Bilancio di Sostenibilità, sono state effettuate cinque sessioni di *induction*, informative e di condivisione su scenari e temi strategici. In particolare, tali iniziative, condotte anche con il supporto di *advisor* esterni, hanno avuto ad oggetto: il Piano Industriale 2022-2024 (28 febbraio 2022); due sessioni relative all’implementazione delle iniziative strategiche finalizzate all’eccellenza tecnologica e operativa (13 aprile 2022 e 17 ottobre 2022, rispettivamente); la *digital crisis management* (14 novembre 2022); la nuova Direttiva Europea in ambito di *Corporate Sustainability Reporting* (20 dicembre 2022).

Maggiori informazioni circa il percorso di *induction* svolto dal Consiglio di Amministrazione nel 2022 possono essere rinvenute nella Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari.

Inoltre, secondo la migliore prassi, il Consiglio di Amministrazione svolge regolarmente un esercizio di *board evaluation*, con il supporto del Comitato Remunerazioni e Nomine, cui è demandato il compito di coadiuvare il Consiglio in merito all’esame della metodologia utilizzata dall’*advisor* indipendente incaricato.

In linea con le Raccomandazioni del Codice, il Consiglio di Amministrazione ha effettuato l’autovalutazione del Consiglio stesso e dei suoi Comitati riferita al 2022 avvalendosi del supporto dell’*advisor*. L’attività si è svolta, in particolare, attraverso la somministrazione di questionari e la conduzione di interviste dirette ai Consiglieri sull’efficacia, dimensione, composizione e funzionamento del Consiglio, nonché per il tramite della cd. *peer to peer review*. I risultati del lavoro sono stati illustrati nel contesto della riunione del 20 febbraio 2023, in occasione della quale il Consiglio di Amministrazione ha provveduto alla propria autovalutazione, riscontrando i punti di forza del consesso oltre che identificando taluni ambiti di miglioramento che potranno costituire spunti di lavoro per la prossima consiliatura.

## Gestione dei conflitti di interesse

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

Per quanto qui rileva in merito alla posizione degli Amministratori, avuto riguardo ai contenuti dell’art. 2391-bis c.c., in materia di operazioni con parti correlate, del D.Lgs. 10 giugno 2019, n. 49, di recepimento della Direttiva 2017/828/UE (cd. “SHRD II”) e delle modifiche successivamente apportate con Delibera n. 21624 del 10 dicembre 2020 al Regolamento Parti Correlate, la Società approva le operazioni con parti correlate nel rispetto delle previsioni di legge e regolamentari vigenti, delle proprie disposizioni statutarie e delle procedure adottate in materia. La vigente “Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate” (la “Procedura OPC”<sup>31</sup>) di ENAV, adottata in ottemperanza a quanto previsto dalla disciplina normativa e regolamentare applicabile, è stata

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

da ultimo aggiornata, tenuto conto delle ultime modifiche normative, dal Consiglio di Amministrazione di ENAV in data 1° luglio 2021, previo parere del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate.

Inoltre, il Consiglio di Amministrazione di ENAV nella seduta consiliare del 24 marzo 2022 ha approvato il nuovo Codice Etico.

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

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

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

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

Per le ragioni che precedono, è stato importante definire con chiarezza l'insieme dei valori che le società del Gruppo ENAV riconoscono, accettano e condividono e l'insieme delle responsabilità che le stesse assumono verso l'interno e verso l'esterno.

A tali esigenze risponde la predisposizione del Codice Etico, che costituisce un codice di comportamento la cui osservanza è di importanza fondamentale per il buon funzionamento, l'affidabilità e la reputazione del Gruppo ENAV e il cui inadempimento può dar luogo a misure disciplinari.

## **Integrità Aziendale**

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

Per gestire le attività e le relazioni alla luce di tali principi, a tutti gli stakeholder – interni ed esterni – è richiesto il rispetto rigoroso delle norme di legge e delle regole comportamentali e procedurali nel tempo adottate e implementate all'interno del Gruppo ENAV, nell'ottica dello sviluppo di relazioni costruttive e pertanto della creazione di valore nel rapporto con gli stakeholder.

A tal fine, ENAV ha adottato un Codice Etico nel quale sono esplicitati principi e regole di comportamento che contribuiscono ad affermare la propria credibilità e affidabilità nel contesto civile ed economico in cui opera.

In ottemperanza alle previsioni di cui al D.Lgs. n. 231 dell'8 giugno 2001 ("Decreto 231"), la Società ha inoltre adottato il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di cui al Decreto 231 (il "Modello Organizzativo").

Il Modello Organizzativo della Società è aggiornato tenendo conto dell'esperienza maturata, dell'evoluzione giurisprudenziale e dottrinale oltre che dell'evoluzione normativa del D.Lgs. 231/2001.

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

A tali importanti documenti si affiancano inoltre:

- i) la “Politica sui diritti umani”, recante i principi di riferimento e gli impegni assunti dallo stesso Gruppo ENAV per la tutela e la promozione dei diritti umani nello svolgimento delle attività aziendali e in ogni contesto in cui opera. ENAV si adopera per promuovere gli standard sanciti dalla normativa internazionale e dai codici interni, nei confronti di alcuni tra i principali stakeholder del Gruppo: dipendenti, clienti, fornitori e partner commerciali.
- ii) la “Politica sulla Diversità e Inclusione”, nell’ottica di concretizzare l’impegno a favore di uno sviluppo sostenibile, anche attraverso la valorizzazione delle proprie risorse umane, promuovendo il sostegno di politiche a favore dell’inclusione, della diversità e delle pari opportunità. La politica si ispira ai principi e ai valori di riferimento a livello nazionale e internazionale in ambito diversità e inclusione, tra cui la “Carta per le pari opportunità e l’uguaglianza sul lavoro” promossa da Sodalitas, gli UN Global “LGBTI Standards for Conduct”, gli UN Women e UN Global Compact “Women’s Empowerment Principles”, la United Nations Equal Pay International Coalition (EPIC).
- iii) la “Politica Ambientale”, con l’obiettivo di considerare i rischi e le opportunità di natura ambientale connessi allo svolgimento delle attività del Gruppo ENAV, in conformità con la legislazione internazionale, comunitaria e nazionale.
- iv) la “Politica in materia di salute e sicurezza sul lavoro”, con l’obiettivo di migliorare in maniera continuativa le prestazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro ed eliminare o ridurre i rischi per tutto il personale del Gruppo ENAV e per le altre parti interessate.

Tali politiche<sup>32</sup> sono approvate dall’Amministratore Delegato della Capogruppo e si applicano a tutta la popolazione aziendale – che può prenderne visione anche attraverso la intranet aziendale – e ai rapporti commerciali instaurati dal Gruppo ENAV.

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

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

La Società approva le operazioni con parti correlate nel rispetto delle previsioni di legge e regolamentari vigenti, delle proprie disposizioni statutarie e delle procedure adottate in materia. La vigente “Procedura per la disciplina delle Operazioni con Parti Correlate” (la “Procedura OPC”), adottata in ottemperanza a quanto previsto dalla disciplina normativa e regolamentare applicabile, è stata da ultimo aggiornata, tenuto conto delle ultime modifiche normative, dal Consiglio di Amministrazione di ENAV in data 1° luglio 2021, previo parere del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate.<sup>33</sup>

### *Linee Guida in materia di Market Abuse Regulation e procedure in materia di Internal Dealing*

La Società adotta e tiene costantemente aggiornati i propri presidi in tema di gestione interna e di comunicazione all’esterno di documenti e informazioni riguardanti la Società e le sue controllate, con particolare riferimento alle informazioni privilegiate di cui al Regolamento UE n. 596/2014 (“Regolamento MAR”) o suscettibili di divenire tali. Le regole e i principi contenuti nelle Linee Guida per la gestione delle Informazioni Privilegiate (le “Linee Guida

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

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

MAR”) sono finalizzati ad assicurare l’osservanza delle disposizioni di legge e regolamentari vigenti in materia di *market abuse* e a garantire il rispetto della massima riservatezza e confidenzialità delle informazioni privilegiate o comunque suscettibili di divenire tali, al fine di evitare che la comunicazione dei documenti e delle informazioni riguardanti la Società e il Gruppo possa avvenire in forma selettiva, ovvero possa esser rilasciata in via anticipata a determinati soggetti oppure venga rilasciata intempestivamente, in forma incompleta o inadeguata. La Società cura periodiche attività di formazione e informazione sulle tematiche degli abusi di mercato e il relativo apparato sanzionatorio.

## *Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione*

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

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

## *Whistleblowing*

Al fine di consentire a tutti i dipendenti del Gruppo e a tutti gli stakeholder di effettuare segnalazioni, la Società ha implementato un sistema per la segnalazione di presunti illeciti (cd. *Whistleblowing*) idoneo a garantire, ai sensi della normativa di riferimento di cui alla L. 179/2017, la tutela del segnalante assicurando che le attività di analisi dei fatti riportati siano condotte in osservanza dei principi in materia di riservatezza e anonimato prescritti dalla normativa citata e nei limiti di un intervallo temporale ragionevole.

Le segnalazioni pervenute attraverso i diversi canali di *whistleblowing* disponibili (piattaforma informatica, pec, posta elettronica, segnalazioni orali) sono preventivamente valutate dalla struttura competente, a tale scopo costituita in seno all’Internal Audit. Qualora siano ritenute rilevanti esse sono soggette ad ulteriore approfondimento attraverso l’attivazione di una istruttoria coordinata dall’Internal Audit eventualmente in collaborazione con le strutture competenti. Il funzionamento dell’intero processo, oltre che da Linee guida per la gestione delle segnalazioni, è disciplinato nel dettaglio per mezzo del “Regolamento Whistleblowing”.

## *Piani di successione degli Amministratori esecutivi*

Una *governance* efficiente è prima di tutto una *governance* solida.

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

Di seguito alla delibera in data 27 febbraio 2018 di adozione di una Policy (il “*Contingency Plan*”) intesa a disciplinare le azioni da intraprendere in caso di anticipata cessazione dall’incarico dell’Amministratore Delegato rispetto all’ordinaria scadenza del mandato o suo impedimento nell’esercizio delle relative funzioni, al fine di assicurare comunque la continuità nella regolare gestione della Società nelle more dell’individuazione del nuovo Amministratore Delegato, l’Organo amministrativo, tenuto conto del successivo percorso evolutivo della propria *corporate governance*, nella seduta del 25 gennaio 2022 ha provveduto ad evolvere e definire un piano per la successione degli Amministratori esecutivi; avuto riguardo a considerazioni inerenti alla struttura della compagine sociale nonché alla circostanza che, per legge e per Statuto, gli Amministratori sono nominati dall’Assemblea sulla base di liste presentate dagli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione ha quindi disciplinato le azioni da intraprendere in caso di anticipata cessazione dall’incarico dell’Amministratore Delegato rispetto all’ordinaria scadenza del mandato, ovvero per il caso di eventi imponderabili e imprevedibili che impediscano all’Amministratore Delegato – unico amministratore esecutivo di ENAV – di esercitare il proprio ruolo.

### *Interventi 2022 connessi alla tutela della legalità, alla lotta alla corruzione e alla tutela dei diritti umani*

Il 2022 ha visto un rafforzamento da parte del Gruppo ENAV dei presidi sulle verticali della sostenibilità e della *trade compliance*, anche grazie a un ampliamento del perimetro della struttura Internal Audit nel contesto di un più ampio progetto di rafforzamento dei presidi sull’argomento, promossi anche per finalità di contrasto alla corruzione e di protezione dei diritti umani, sia sul primo che sul secondo livello di controllo tramite la creazione di specifiche strutture, la promozione di strumenti a garanzia della *compliance* e un’attività di consulenza verso gli stakeholder interni per la diffusione della cultura della sostenibilità come valore condiviso, compreso e integrato nelle attività quotidiane da parte di tutta la popolazione aziendale.

Il Gruppo ENAV, in osservanza al principio del Global Compact, in base al quale “*le imprese si impegnano a contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l’estorsione e le tangenti*”, persegue il proprio impegno di lotta alla corruzione, in tutte le sue forme, dirette e indirette, applicando i principi declinati nei pilastri del proprio Sistema di Gestione Anticorruzione, che prevede tolleranza zero alla corruzione.

Nel contesto delle attività successive all’importante traguardo raggiunto da ENAV a dicembre 2021 con la certificazione del Sistema di Gestione Anticorruzione ISO 37001:2016, nel corso del 2022 ENAV ha realizzato il progetto di *fraud risk assessment*, con l’obiettivo di identificare e valutare le aree a rischio di frode e di individuare il disegno e il miglioramento del sistema di controllo interno a prevenzione e mitigazione di tali rischi, tramite l’identificazione dei processi e i sotto processi a rischio, la definizione di metriche univoche, la relativa valutazione del rischio inerente e del rischio residuo al netto dei controlli esistenti.

In generale, sono stati diversi gli interventi su tutto il *corpus* normativo interno aziendale tra cui si segnalano quelli sul Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di cui al Decreto 231 (il “Modello 231”) che tutte le società del Gruppo, di diritto italiano, adottano in ottemperanza alle previsioni di cui al D.Lgs. n. 231/2001. Nel corso del 2022, rilevatasi la necessità di procedere a un aggiornamento in relazione alle modifiche introdotte nel Decreto 231, si è proceduto con l’avvio di un progetto di *risk and gap analysis*, tenendo conto delle Linee Guida di Confindustria per la costruzione dei Modelli 231, che condurrà entro il primo semestre del 2023 all’aggiornamento del Modello di ENAV e delle altre società del Gruppo. È stato inoltre avviato un progetto per la digitalizzazione, informatizzazione e innovazione del Modello 231 che prevede interventi per favorire le attività di divulgazione, consultazione e di *compliance* del Modello 231, anche con riferimento alle tematiche connesse all’anticorruzione e alla tutela della legalità.



Nel corso del 2022, sono stati rinnovati gli Organismi di Vigilanza (OdV) di ENAV e delle altre società del Gruppo, di diritto italiano, con il compito di vigilare sull'efficace attuazione del Modello 231 e sono stati dotati tutti di apposito budget. Con la nomina dei nuovi OdV si è voluto rafforzare il presidio di controllo e vigilanza sui Modelli 231, nominandoli con una composizione o totalmente esterna o mista con maggioranza di componenti esterni, come diffusamente riportato nella Relazione sul Governo societario e gli assetti proprietari relativa all'Esercizio 2022 disponibile nell'apposita sezione del sito [www.enav.it](http://www.enav.it). Strettamente connesso al Modello 231 è anche il codice etico del Gruppo ENAV ("Codice Etico") che regola il complesso di diritti, doveri e responsabilità che ENAV e le società del Gruppo assumono nei confronti degli stakeholder con i quali si trovano a interagire per lo svolgimento delle proprie attività, e trova applicazione agli organi sociali, al management, al personale dipendente, ai collaboratori esterni, ai partner commerciali, ai fornitori e a tutti coloro che intrattengono rapporti con la Società.

L'adozione di principi di comportamento e standard etici da osservare nei rapporti con i terzi è manifestazione di impegno del Gruppo anche in relazione alla prevenzione dei reati di cui al Decreto 231, nonché alla prevenzione dei fenomeni corruttivi e di frode, e in tal senso il Codice Etico forma parte integrante del Modello 231. Nel corso del 2022 ENAV ha recepito, coerentemente con le altre società del Gruppo ENAV, un progetto di integrazione del Codice Etico di Gruppo. L'aggiornamento è derivato da una necessità di adeguamento agli eventi esogeni che impattano sul Codice Etico, avuto particolare riguardo agli eventi geopolitici in corso e alle diverse misure restrittive adottate dalle istituzioni nazionali e internazionali in risposta alla contingente emergenza di conflitto, a tal fine ribadendo la necessità di promuovere una cultura aziendale basata sul pieno rispetto della vita e dei diritti umani, nonché sull'impegno di condurre le attività di business in conformità alle norme, restrizioni, disposizioni e linee guida, nazionali e internazionali, in materia di politica nazionale ed estera nonché di sicurezza comune. Inoltre, il Codice Etico contiene ulteriori presidi con particolare riferimento ai temi ESG, oltre all'inclusione dei principi di diversità e tutela delle pari opportunità nonché dei principi di tutela e promozione dei diritti umani, previsti dalle applicabili policy interne.

Il Codice Etico aderisce ai principi del "Codice di comportamento dei dipendenti pubblici" – intesi ad assicurare il rispetto dei doveri costituzionali di diligenza, lealtà, imparzialità e servizio esclusivo alla cura dell'interesse pubblico – e riconosce i seguenti ulteriori principi e valori fondamentali per l'affermazione della missione della Società, cui devono far riferimento i diversi stakeholder coinvolti per favorire il buon funzionamento, l'affidabilità e la reputazione della Società: legalità, *safety* nella fornitura dei servizi della navigazione aerea, riservatezza, onestà e correttezza, responsabilità, uguaglianza, integrità, trasparenza, equità e sostenibilità. Le norme del Codice Etico costituiscono parte essenziale delle obbligazioni contrattuali del personale e il Gruppo valuta sotto il profilo disciplinare, ai sensi della normativa vigente, i comportamenti contrari ai principi ivi sanciti applicando le sanzioni che la diversa gravità dei fatti può giustificare.

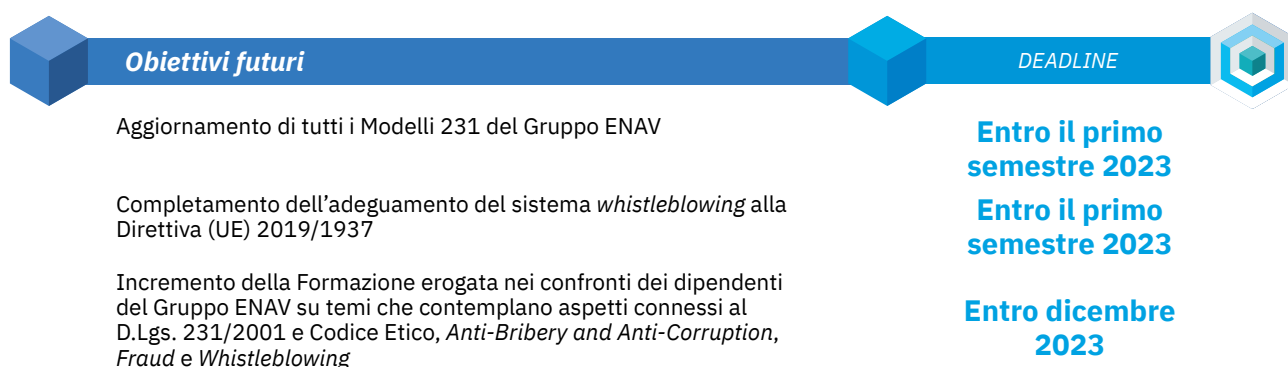
Al fine di consentire a tutti i dipendenti del Gruppo e a tutti gli stakeholder di effettuare segnalazioni, il Gruppo ha implementato un sistema per la segnalazione di presunti illeciti (cd. *Whistleblowing*), aggiornato nel corso del 2022 – in linea con le previsioni di cui alla Direttiva (UE) 2019/1937 – con l'introduzione di due nuove fattispecie oggetto di possibile segnalazione: (i) la sussistenza di rapporti con soggetti aderenti a organizzazioni criminose di qualsiasi natura ovvero che partecipino in violazione ai principi di legalità in contrasto con il Codice Etico; (ii) la violazione delle misure restrittive nei rapporti economici e commerciali e/o delle sanzioni adottate in ambito nazionale, dell'UE e internazionale. Il sistema adottato è idoneo a garantire la tutela del segnalante, assicurando che le attività di analisi dei fatti riportati siano condotte in osservanza dei principi in materia di riservatezza e anonimato prescritti dalla normativa di riferimento e nei limiti di un intervallo temporale ragionevole. Il compito di analizzare e gestire le segnalazioni pervenute è attribuito ad un Comitato interno, appositamente costituito.

Nel contesto degli interventi formativi previsti dal Piano di Sostenibilità negli ambiti della tutela della legalità, dei diritti umani e dell'anticorruzione, nel corso del 2022 sono state svolte numerose attività di formazione e



disseminazione per tutti i dipendenti del Gruppo attraverso i canali di comunicazione aziendale (newsletter, giornale aziendale, corsi *e-learning* e sessioni live); i corsi organizzati hanno seguito un approccio basato sul rischio, con una formazione specialistica personalizzata ad esempio per le singole strutture interne considerando il rischio di commissione dei reati presupposto del Decreto 231. Si segnala un ulteriore momento di approfondimento formativo realizzato in materia di presidi contro i fenomeni corruttivi.

ENAV collabora strettamente ed efficacemente con l'organizzazione internazionale Transparency International. In particolare, ENAV ha ospitato e curato l'organizzazione del consueto evento annuale di Transparency International, che nel 2022 si è incentrato sulla *supply chain* dell'integrità; ha partecipato alla tavola rotonda tenutasi a fine anno in materia di trasparenza, anticorruzione, valori ESG e attività SDGs e, nel contesto del progetto "RIPARTIRE" finalizzato ad aumentare la partecipazione civica dei giovani, ha partecipato a una sessione presso un istituto scolastico di Frascati (RM), dove gli studenti si sono confrontati sui temi dell'integrità e CSR quali pilastri della loro attività.



## Gestione dei rischi e delle opportunità

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

Nel corso del 2022 è stato effettuato l'aggiornamento del *Corporate Risk Profile* (CRP), del Piano di trattamento dei rischi e del sistema dei *Key Risk Indicators*, oltre all'esecuzione del *risk monitoring* nei mesi di aprile e novembre.

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

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

La tabella seguente presenta, per ciascun aspetto del D.Lgs. 254/2016 e con riferimento al CRP 2022, gli eventi di rischio connessi, l'impatto per ENAV e per le categorie di stakeholder coinvolte e le principali modalità di gestione dei rischi generati e subiti. La classificazione degli impatti per ENAV segue le categorie utilizzate nell'applicazione aziendale del modello ERM.

TEMA DEL D. LGS. 254/2016	EVENTI DI RISCHIO	IMPATTO POTENZIALE DEL GRUPPO ENAV	STAKEHOLDER IMPATTATI	IMPATTO POTENZIALE SUGLI STAKEHOLDER	PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE
<b>Governance &amp; Compliance e lotta alla corruzione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Market abuse</i></li> <li>- Mancato rispetto della normativa di riferimento in materia di perimetro di sicurezza nazionale cibernetica (D.Lgs. 105/2019)</li> <li>- Conformità di impianti e infrastrutture alla normativa di riferimento</li> <li>- Gestione delle relazioni istituzionali</li> <li>- Variazioni dell'assetto organizzativo</li> <li>- Mancato rispetto dei regolamenti applicabili alla certificazione quale Fornitore di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea (ATM/ANS)</li> <li>- Mancato rispetto della normativa di riferimento in materia di ambiente</li> <li>- Mancato rispetto del Reg. UE 679/2016 in materia di <i>privacy</i></li> <li>- <i>Trade compliance</i></li> <li>- Sicurezza sul lavoro (H&amp;S) attività ordinarie</li> <li>- Frode e corruzione</li> <li>- Mancato rispetto del D.Lgs 50/2016 in materia del codice dei contratti pubblici</li> <li>- Mancato rispetto del D.Lgs. 254/2016 in materia di rendicontazione non finanziaria</li> <li>- Incerto inquadramento di ENAV rispetto al Codice dei Contratti Pubblici</li> <li>- Mancato rispetto dei regolamenti applicabili per la certificazione di <i>Training Organization</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strategico</li> <li>- Operativo</li> <li>- <i>Compliance</i></li> <li>- Reputazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vettori</li> <li>- Società di gestione</li> <li>- Fornitori</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<p><b>Vettori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Società di gestione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Fornitori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Dipendenti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Azionisti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistema di gestione per la prevenzione e il contrasto alla corruzione</li> <li>- Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro,</li> <li>- Policy aziendali</li> <li>- Sistema di deleghe di funzioni</li> <li>- Strutture organizzative dedicate</li> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> </ul>
<b>Ambiente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conformità di impianti e infrastrutture alla normativa di riferimento</li> <li>- Mancato rispetto della normativa di riferimento in materia di ambiente</li> <li>- Diritti umani e ambiente nella catena di fornitura</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operativo</li> <li>- <i>Compliance</i></li> <li>- Reputazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Società di gestione</li> <li>- Fornitori</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<p><b>Società di gestione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Fornitori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Dipendenti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Azionisti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistema di gestione ambientale</li> <li>- Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro</li> <li>- Policy aziendali</li> <li>- Sistema di deleghe di funzioni</li> <li>- Strutture organizzative dedicate</li> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> </ul>

TEMA DEL D. LGS. 254/2016	EVENTI DI RISCHIO	IMPATTO POTENZIALE DEL GRUPPO ENAV	STAKEHOLDER IMPATTATI	IMPATTO POTENZIALE SUGLI STAKEHOLDER	PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE
<b>Rispetto dei diritti umani</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mancato rispetto del Reg. UE 679/2016 in materia di <i>privacy</i></li> <li>- Diritti umani e ambiente nella catena di fornitura</li> <li>- <i>Diversity</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Compliance</i></li> <li>- Reputazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fornitori</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<p><b>Fornitori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Dipendenti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Azionisti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistemi di gestione della qualità</li> <li>- Policy aziendali</li> <li>- Strutture organizzative dedicate</li> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> </ul>
<b>Attinenti al personale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rischio di vertenzialità</li> <li>- Sicurezza del personale operante in Paesi a rischio (<i>travel security</i>)</li> <li>- Sicurezza sul lavoro (H&amp;S) in appalti</li> <li>- Adeguatezza del Capitale Umano</li> <li>- <i>Turnover</i> del personale</li> <li>- Sicurezza sul lavoro (H&amp;S) attività ordinarie</li> <li>- Contenzioso del lavoro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operativo</li> <li>- <i>Compliance</i></li> <li>- Reputazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vettori</li> <li>- Società di gestione</li> <li>- Fornitori</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<p><b>Vettori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Società di gestione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Fornitori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Dipendenti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Azionisti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro</li> <li>- Policy aziendali</li> <li>- Strutture organizzative dedicate</li> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> </ul>
<b>Sociali</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incidente aeronautico a contributo ATM</li> <li>- Reputazione del Gruppo</li> <li>- Continuità dei servizi <i>core</i></li> <li>- Sicurezza delle informazioni</li> <li>- Sicurezza fisica</li> <li>- Incidente aeronautico della flotta area di proprietà di ENAV</li> <li>- Continuità dei servizi gestionali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operativo</li> <li>- Reputazionale</li> <li>- <i>Compliance</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vettori</li> <li>- Società di gestione</li> <li>- Istituzioni</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<p><b>Vettori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Società di gestione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Istituzioni:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno reputazionale</li> </ul> <p><b>Dipendenti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Azionisti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro,</li> <li>- Policy aziendali</li> <li>- Strutture organizzative dedicate</li> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> </ul>
<b>Cambiamenti climatici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Climate change</i> (rischio emergente)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operativo</li> <li>- Strategico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vettori</li> <li>- Società di gestione</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<p><b>Vettori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Società di gestione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Azionisti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> <li>- Procedure operative</li> </ul>

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

Gli impatti dei fenomeni determinati dai cambiamenti climatici sugli stakeholder del traffico aereo sono stati identificati e studiati negli anni a livello internazionale. In particolare, il documento di EUROCONTROL “*Climate change risks for European aviation*” (6 settembre 2021) identifica cinque principali tipologie di fenomeni meteorologici che potranno potenzialmente avere impatto sul mondo aeronautico:

#### **1. PRECIPITAZIONI**

Eventi legati alle intense precipitazioni possono richiedere maggiori distanze di separazione tra gli aeromobili, comportando un impatto diretto sulla capacità aeroportuale. Inoltre, le infrastrutture aeroportuali, così come anche le apparecchiature elettriche, possono essere esposte al rischio di inondazione.

#### **2. TEMPERATURA**

L'innalzamento delle temperature può causare impatti sulle infrastrutture, con conseguente aggravio dei relativi costi energetici, nonché 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.

#### **3. INNALZAMENTO LIVELLO DEL MARE ED ESONDAZIONE FIUMI**

Potenziali impatti sugli aeroporti ubicati nella fascia costiera o in prossimità di fiumi, esposti al rischio di inondazioni e allagamenti.

#### **4. VENTO**

Rischio di forti componenti trasversali con impatti sulla sicurezza della condotta di volo. Ciò potrebbe comportare la necessità di modificare le procedure di volo e riprogettare lo spazio aereo, con possibile ulteriore rischio ambientale dovuto alla ridistribuzione dell'impatto acustico intorno agli aeroporti.

#### **5. EVENTI ESTREMI**

Potenziali impatti in termini di ritardo dei voli. Inoltre, le aree continentali europee potrebbero sperimentare sistemi convettivi più vasti con il potenziale coinvolgimento di più aeroporti principali in una stessa regione. Ciò potrebbe ridurre la scelta di aeroporti alternati con conseguente diminuzione della capacità di servizio.

Ad agosto 2022, ENAV ha istituito un apposito Gruppo di Lavoro per valutare dettagliatamente gli effetti del cambiamento climatico nelle specifiche sedi di erogazione dei propri servizi sul territorio nazionale e in particolare negli aeroporti. Il Gruppo di Lavoro ha operato con il supporto specialistico di esperti esterni per valutare i possibili impatti del *climate change* sulle attività di *core business* di ENAV su due distinti orizzonti temporali (2030 e 2050).

Lo studio, in corso di finalizzazione, ha consentito di valutare i possibili impatti del *climate change* sulle attività di *core business* di ENAV sui due distinti orizzonti temporali e su due diversi scenari climatici utilizzati dall'IPCC. Il primo scenario (SSP8.5), il più pessimistico, assume, entro il 2100, concentrazioni atmosferiche di CO<sub>2</sub> triplicate o quadruplicate (840 / 1120 ppm) rispetto ai livelli preindustriali (280 ppm). Questo scenario è ad alta intensità energetica con un consumo totale che continua a crescere nel corso del secolo raggiungendo ben oltre tre volte i livelli attuali.

Il secondo (SSP4.5) assume la messa in atto di alcune iniziative come l'impiego di una serie di tecnologie e strategie per ridurre le emissioni di gas serra. È considerato uno scenario di stabilizzazione: le emissioni di CO<sub>2</sub> raggiungono il picco intorno alla metà del secolo, ed entro il 2070 scendono al di sotto dei livelli attuali. La concentrazione atmosferica di anidride carbonica si stabilizza entro la fine del secolo a circa il doppio (520 ppm) dei livelli preindustriali.

Pur essendo lo studio in via di finalizzazione, è tuttavia possibile anticipare in questa sede che:

- relativamente alle precipitazioni estreme, è prevista nel lungo termine (2050) una progressiva intensificazione del fenomeno che dovrebbe interessare un numero crescente di aeroporti nel tempo;
- relativamente al vento non sembrano sussistere criticità essendo le previsioni degli scenari citati orientati verso una diminuzione dell'intensità media dello stesso (conseguentemente la componente del vento al traverso dovrebbe proporzionalmente diminuire);
- relativamente alla temperatura si prevede un aumento di 1-1,5 °C (2030) e 2-2,5 °C (2050) a seconda degli scenari, fenomeni che riguarderanno un numero crescente di aeroporti nel tempo;
- relativamente all'innalzamento del livello dei mari, si mantiene pressoché invariato il rischio di alluvione delle infrastrutture situate in zone costiere.

34. In osservanza dell'*European common enforcement priorities for 2022 annual financial reports* emanato dall'ESMA il 28 ottobre 2022.

<p><b>Tipi di rischi e impatti</b></p>	<p>Gli esiti delle analisi condotte porranno le basi per il monitoraggio nel tempo dei fenomeni oggetto dello studio: il monitoraggio di un fenomeno che ha dinamiche temporali così estese può essere realizzato mediante l'aggiornamento regolare dell'analisi degli scenari climatici (ad es. ogni 2-3 anni) per elaborare una congrua quantità di nuovi dati (aziendali e di scenario), così da aggiornare la quantificazione degli impatti operativi e finanziari dei rischi climatici. Eventuali ulteriori azioni di mitigazione o adattamento saranno adottate a valle del monitoraggio, come possibile conseguenza dell'aumento del livello di rischio. Nel lungo periodo, la capacità di ENAV di garantire il perseguimento dei propri obiettivi di business, <i>in primis</i> garantendo la continuità della fornitura dei propri servizi, è sicuramente interdipendente dalla resilienza agli effetti del <i>climate change</i> dell'intero sistema del trasporto aereo. In particolare, il sistema aeroportuale prevede una complessa interazione tra vari attori (società di gestione aeroportuali, vettori, società di gestione dei trasporti di terra e delle infrastrutture stradali, <i>utilities</i>, ecc.), pertanto le mitigazioni a lungo termine potranno in alcuni casi necessitare di un approccio coordinato e condiviso tra tutti gli attori coinvolti, al fine di ridurre l'impatto complessivo sulle attività di business del settore.</p>
<p><b>Adattamento e modalità di gestione</b></p>	<p>ENAV è costantemente impegnata nel garantire la sicurezza e la puntualità ai milioni di passeggeri che volano nei cieli italiani preservando la continuità dell'erogazione dei servizi della navigazione aerea. Il livello di sicurezza operativa dei servizi della navigazione aerea è infatti una priorità irrinunciabile per ENAV che, nel perseguire i propri obiettivi istituzionali e strategici, antepone il raggiungimento dei preminenti obiettivi di sicurezza. Il Gruppo ha definito e sottopone regolarmente a test specifici i piani di <i>Business Continuity e Disaster Recovery</i> sulla base di una approfondita attività di <i>Business Impact Analysis</i>, definendo le appropriate procedure da applicare in caso di eventi che comportino un significativo deterioramento o un'interruzione dei servizi, al fine di preservarne la continuità nei diversi possibili scenari emergenziali. Sono garantiti, senza soluzione di continuità, i necessari livelli di disponibilità del personale operativo, il quale è sottoposto a periodiche attività formative e addestrative per il mantenimento delle previste abilitazioni professionali, nonché i necessari livelli di disponibilità relativamente alla componente tecnologica, attraverso specifiche ridondanze funzionali e mediante un esteso piano di manutenzione cui sono sottoposti tutti gli impianti e gli apparati a supporto dei servizi della navigazione aerea. Il livello di servizio della componente tecnologica è supportato, inoltre, da specifici piani di investimento che mirano ad accrescere le performance degli impianti e apparati in termini di affidabilità, disponibilità, sicurezza ed efficienza.</p>

## Politiche retributive

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

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

Per quanto concerne l'Amministratore Delegato e i Dirigenti con Responsabilità Strategiche (DRS), la politica retributiva, per come definita nella Sezione I della Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti (approvata con voto vincolante dall'Assemblea degli Azionisti del 21 aprile 2022), prevede il riconoscimento di una componente retributiva fissa nonché di una variabile di breve termine e di lungo termine, queste ultime ancorate a obiettivi di natura economico-finanziaria e di natura ESG, nell'ottica di contribuire al raggiungimento dei risultati della strategia aziendale e al perseguimento degli interessi di lungo termine, in una logica di sostenibilità aziendale.

Il sistema di incentivazione variabile di lungo termine è basato su un Piano di Performance Share approvato dall'Assemblea degli Azionisti del 2020, basato su tre cicli di assegnazione *rolling* con *vesting period* triennale e assegnazione annuale.

La Politica di Remunerazione prevede un trattamento di *severance* per l'Amministratore Delegato per il caso di mancato rinnovo alla scadenza nonché di cessazione anticipata del mandato. In particolare, in caso di mancato rinnovo alla scadenza del mandato è previsto il riconoscimento in favore dell'Amministratore Delegato dell'incentivazione variabile di breve termine *pro rata temporis*.

Trovano altresì applicazione le previsioni in materia di incentivazione variabile di lungo termine ai sensi del Piano LTI 2020-2022 e del relativo Regolamento Attuativo del Piano LTI 2020-2022. Per il caso di cessazione anticipata del mandato senza giusta causa, in linea con le indicazioni del Codice di Corporate Governance, il valore erogabile a titolo di *severance* in favore dell'Amministratore Delegato è pari a due annualità del compenso fisso ex art. 2389, comma 1 e comma 3, c.c., oltre ad un *pro quota* dell'incentivo variabile di lungo termine già maturato al momento della cessazione. Tale incentivo è riconosciuto per i soli anni in cui si è raggiunta la performance e il suo valore viene deliberato dal Consiglio di Amministrazione subordinatamente alla valutazione delle performance effettivamente conseguite e riparametrate per i soli anni di interesse.

In merito all'incentivo di breve termine, il Consiglio di Amministrazione dovrà valutare caso per caso, in base al periodo dell'anno in cui avviene la cessazione e alle altre situazioni contingenti, le somme eventualmente maturate e i presupposti e le condizioni per il relativo riconoscimento.

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

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

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

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

Per quanto riguarda il personale quadro la policy retributiva variabile prevede l'assegnazione di obiettivi individuali solo a un campione ristretto della popolazione, in funzione del ruolo ricoperto e delle responsabilità assegnate; tali obiettivi sono collegati alle progettualità previste per la popolazione dirigente responsabile, con la succitata logica *top-down*.

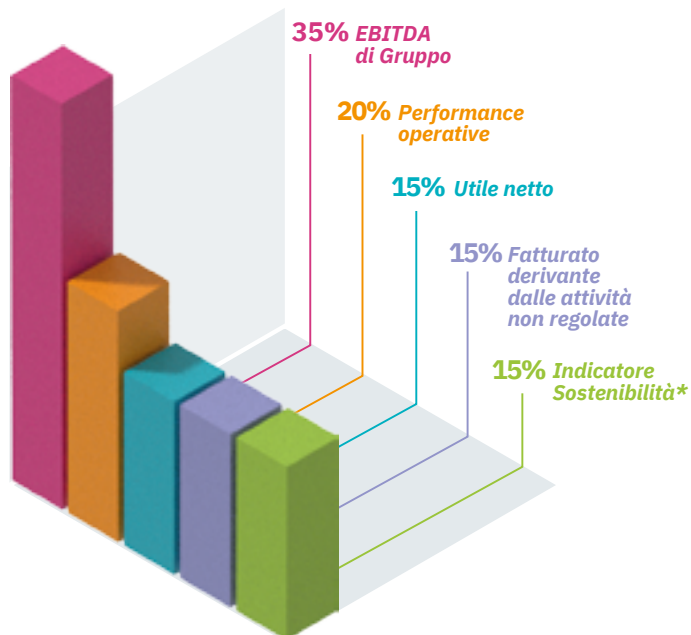
Le premialità sono correlate al *cluster* organizzativo di riferimento, con una logica crescente per complessità della posizione ricoperta.

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

Il processo prevede la definizione da parte delle strutture organizzative competenti degli elenchi di tutte le risorse del Gruppo (ENAV, Techno Sky e IDS), che rispettino i requisiti necessari per entrare a far parte del perimetro delle persone da valutare. Le risorse interessate e i relativi valutatori vengono individuati in funzione del possesso di determinati requisiti individuali. Successivamente, attraverso uno specifico *tool* viene avviato e gestito il processo di valutazione e validazione delle competenze tecniche e delle prestazioni/performance. A valle delle valutazioni espresse, vengono promosse specifiche sessioni di "calibrazione" con i responsabili di primo e secondo livello, al fine di rendere il più possibile coerenti e oggettive le metriche di valutazione nonché identificare le possibilità di intervento sulle singole risorse dal punto di vista manageriale (formazione, *job rotation*, *assessment*) o economico.

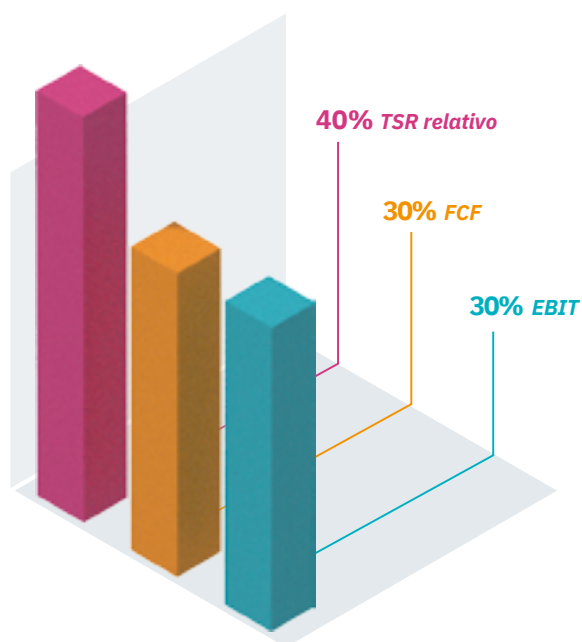
Per l'anno 2022 sono stati assegnati all'AD e ai DRS i seguenti Obiettivi di Gruppo

### Breve termine



\* Costituito da 2 obiettivi progettuali indipendenti con criterio di consuntivazione di tipo on/off

### Lungo termine



Un obiettivo di sostenibilità con effetti correttivi in negativo/positivo e con impatto massimo sul bonus erogabile del ±10%

### Amministratore Delegato

#### Min



#### Target



#### Max



■ Remunerazione fissa    
 ■ Variabile di breve termine    
 ■ Variabile di lungo termine

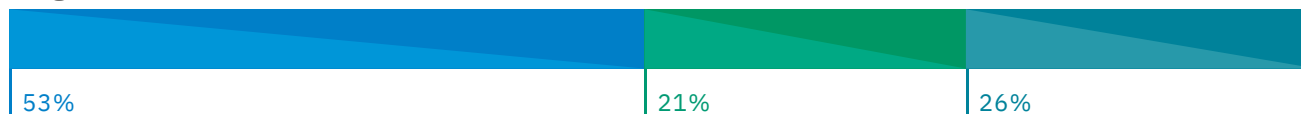


## Dirigenti con Responsabilità Strategiche

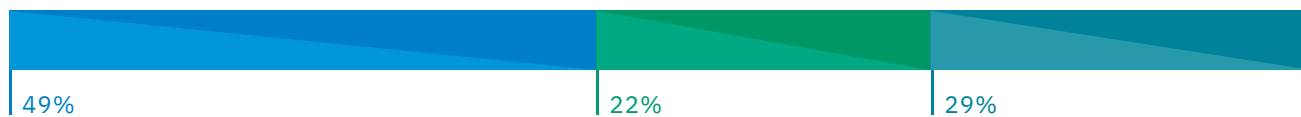
### Min






### Target



### Max



 Remunerazione fissa     Variabile di breve termine     Variabile di lungo termine

## Gestione fiscale

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

Gli eventuali aspetti normativi controversi sono affrontati e discussi con i consulenti esterni e, in alcuni casi, portati all'attenzione delle Autorità fiscali, mediante presentazione di istanze di interpello.

Il Gruppo è impegnato nel rispetto delle normative fiscali mediante:

- la gestione adeguata del carico fiscale relativo alle attività del Gruppo;
- un costante aggiornamento delle normative nazionali e internazionali riferite al proprio ambito di attività;
- la tenuta dei buoni rapporti con le autorità fiscali basate su assoluta trasparenza e collaborazione;
- studio del *transfer pricing* qualora necessario per la definizione di contratti *intercompany* con società presenti in Stati diversi dall'Italia.

Le dichiarazioni fiscali sono soggette al controllo del consulente fiscale e sottoscrizione da parte della società di revisione.

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti societari partecipa alle decisioni in materia fiscale sia sul piano strategico che sul piano operativo, è responsabile del monitoraggio dell'attività di gestione del rischio fiscale e valuta l'adeguatezza della struttura organizzativa dedicata alle tematiche fiscali.

Nel 2022 i rischi fiscali sono stati oggetto di un nuovo progetto di *risk assessment* complessivo ai fini dell'aggiornamento del Modello 231 previsto per il 2023.

I reati fiscali erano stati oggetto di analisi nel 2020 nell'ambito dell'aggiornamento del Modello Organizzativo 231 che ha contemplato anche i rischi fiscali. L'analisi effettuata ai fini degli adeguamenti non ha evidenziato criticità organizzative nella gestione dei rischi fiscali all'interno del Gruppo.

## Gestione responsabile dei fornitori

Per il Gruppo ENAV sostenibilità significa anche “costruire” con i propri fornitori un rapporto improntato alla collaborazione e alla completa trasparenza delle informazioni e ciò anche in virtù del fatto che la reputazione di un'Azienda passa anche attraverso le collaborazioni con tutta la “catena del valore”.

Per tali motivi, posto che le procedure di affidamento di ENAV e Techno Sky sono sottoposte al Codice dei Contratti Pubblici<sup>35</sup>, si rappresenta che, stante le precipue previsioni previste dal D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i., le Società hanno avviato un primo processo di analisi su alcuni fornitori al fine di “saggiarne” le relative condotte in ambito ESG. Nello specifico, è stato avviato un processo sperimentale di analisi in relazione a una serie di fornitori e più significativamente sui:

- fornitori che rappresentano la linea di fornitura strategica per il Gruppo anche alla luce degli importi con essi contrattualizzati (i cd. fornitori *core*);
- fornitori che possono essere ritenuti più “a rischio” in tale ambito sulla base della propria categoria ATECO.

In tale contesto, con l'obiettivo di analizzare le “condotte” dei sopra indicati fornitori in ambito ESG, è stata adottata, a livello sperimentale, una precipua piattaforma informatica dedicata alla raccolta di appositi dati e informazioni al fine di “saggiare”, con riferimento ai ridetti fornitori, il relativo “livello di sensibilità” in tale ambito alla luce di appositi *driver* automatizzati.

Avuto a riguardo a quanto sopra, si rappresenta che, nel corso del 2022, le concrete analisi condotte hanno registrato, in relazione al *panel* di fornitori “saggiati”, un soddisfacente esito anche in considerazione del fatto che oltre il 50% dei fornitori interpellati hanno fornito apposito riscontro in tal senso mediante la citata piattaforma. Stante quanto sopra, si può, quindi, affermare che è stato sicuramente stabilito un fattivo canale di scambio informazioni che può aiutare ad accrescere l'impegno in ambito ESG da parte di ENAV e Techno Sky e dei relativi fornitori anche attraverso un futuro percorso condiviso di miglioramento.

All'interno del sistema *ERP Oracle Application* di ENAV esiste altresì un processo di valutazione della prestazione dei fornitori, regolato da una apposita procedura, dove i fornitori vengono valutati dai Responsabili dei relativi contratti/PM sulla base dei seguenti criteri:

- livello di rispondenza delle prestazioni ai dettami contrattuali;
- piena conformità delle prestazioni contrattuali eseguite agli SLA previsti a contratto.

I singoli indicatori di performance del fornitore permettono l'elaborazione, tramite il sistema ERP, di un indicatore di sintesi complessivo (Indice di *Vendor Rating*, cd. IVR).

Le criticità riscontrate e le inadempienze gravi (tra cui violazione da parte dell'appaltatore della normativa vigente in materia di lotta contro la delinquenza mafiosa, della normativa in materia di sicurezza del lavoro ex D.Lgs 81/2008 o della normativa in materia ambientale ex D.Lgs. 152/2006) devono essere comunicate attraverso l'inoltro a sistema (ERP) della “Scheda criticità/eventi bloccanti”.

35. Si segnala che per la controllata D-Flight si applicano le procedure di affidamento del Codice dei Contratti Pubblici.

La procedura sulla valutazione dei fornitori di Techno Sky (Sistema SAP) prevede, in analogia con il processo di ENAV, un *rating* sul fornitore che, qualora risultasse negativo a valle di criticità riscontrate, viene comunicato a ENAV, onde adottare i provvedimenti descritti nella procedura sopra citata.

Dall'analisi dei *rating* riscontrati dagli esecutori/PM ed elaborati dal sistema, non sono emerse criticità in ambito ambientale e sociale.

Parallelamente allo sviluppo di questi sistemi di valutazione è stato redatto il “Codice di Comportamento dei Fornitori”, la cui sottoscrizione per accettazione sarà obbligatoria per tutti i fornitori di ENAV e Techno Sky.

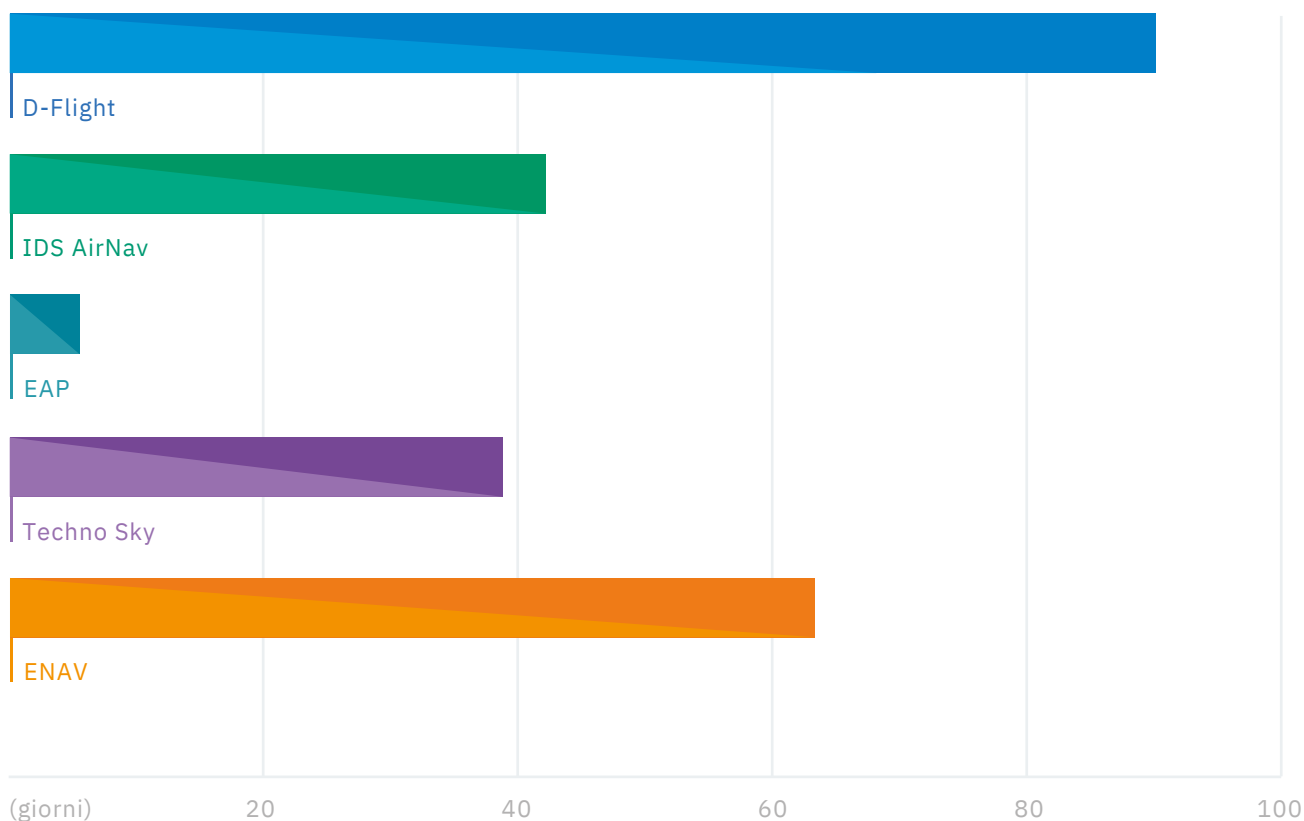
Si segnala che, a livello di *Procurement*, si è proseguito il percorso volto ad inserire, nell'ambito di specifici contratti afferenti appalti ad alta intensità di mano d'opera, l'obbligo dei fornitori di sottoporsi ad “Audit” di terze parti in relazione all'osservanza di precipue prescrizioni contrattuali tese al rispetto dei requisiti ambientali e sociali connessi alle specifiche prestazioni affidate. In tal senso, a livello pratico, si è quindi proceduto a effettuare, da parte di una società terza all'uopo incaricata, due audit su una categoria considerata particolarmente a rischio in base al proprio codice ATECO (servizi di Pulizia).

Inoltre, a seconda della tipologia di appalto, sono state predisposte apposite prescrizioni, nei contratti e relativi allegati, che rimandano a normative specifiche nell'ambito del rispetto dei diritti umani, con particolare riferimento al divieto di sfruttamento del lavoro minorile e al rispetto di ogni analoga normativa in materia.

IDS Air Nav, in linea con quanto attuato dalla Capogruppo, inserisce, su tutti gli ordini e contratti verso i fornitori italiani, clausole relative ai principi contenuti nel Codice Etico e nel D.Lgs. 231/2001. Si precisa che la società IDS Air Nav prevede, nell'ambito dei propri contratti, in analogia ad ENAV, clausole che fanno riferimento al rispetto dei diritti umani.

Si rappresenta, da ultimo, che, nel corso degli ultimi anni, ENAV, in relazione ai propri appalti, ha posto sempre maggiore attenzione alla sostenibilità ambientale; tale scelta si fonda sulla volontà di ENAV di ridurre gli impatti ambientali dei servizi che vengono acquistati e delle opere che vengono realizzate, in accordo a quanto previsto dal D.Lgs. 18 aprile 2016, n.50 e in particolar modo dall'art. 34 del ridetto Decreto legislativo.

## Tempi medi di pagamento





## Focus

# Ulteriori informazioni inerenti alle attività del Gruppo, la catena del valore e i rapporti di business

**Techno Sky** è attiva nei seguenti principali settori:

- assicurare la “Business Continuity” di ENAV;
- svolgere complessive attività di “System Integrator” sia per la Controllante ENAV S.p.A. che nell’ambito del cd. Mercato Terzo.

L’insieme dei Fornitori di Techno Sky è composto principalmente da imprese fornitrici di beni, servizi e lavori che accompagnano la Società dalle attività di auto-funzionamento sino alle attività “core” finalizzate al mantenimento dei sistemi utilizzati dalla Capogruppo per il servizio di controllo del traffico aereo, al fine di assicurarne la business continuity (a titolo esemplificativo, la fornitura di componenti hardware necessarie per il funzionamento dell’infrastruttura tecnologica, l’acquisto e la manutenzione di apparecchiature elettroniche, ecc.). Con riferimento alle operazioni di selezione dei Fornitori, Techno Sky è tenuta all’applicazione del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. (il cd. “Codice dei Contratti Pubblici”). Per quanto concerne, invece, le attività di selezione dei Fornitori, che dovranno supportare Techno Sky nell’ambito delle attività affidatele con riferimento al Mercato Terzo, quest’ultima opera in analogia al ridetto D.Lgs. e, quindi, secondo logiche di trasparenza e concorrenzialità avuto a riferimento il precipuo “contesto di acquisto”.

**IDS AirNav** è una società che sviluppa soluzioni tecnologiche per il mercato dell’aeronavigazione, sia a livello nazionale che internazionale. Il mercato di riferimento in cui opera IDS AirNav è costituito da ANSPs (Air Navigation Service Providers) civili e militari, autorità dell’aviazione civile e operatori aeroportuali.

IDS AirNav lavora secondo due assi:

- lo sviluppo di prodotti software COTS (Commercial Off The Shelf), ovvero prodotti uguali per tutti i clienti;
- lo sviluppo di soluzioni tecniche “chiavi in mano”, costituite da diversi prodotti software opportunamente assemblati tra loro e configurati per adattarsi alle specifiche esigenze dei clienti.

I prodotti sviluppati possono essere classificati nelle seguenti categorie:

- *Aeronautical Information Management*, ovvero prodotti per la gestione dei dati aeronautici e lo scambio di questi dati tra i vari stakeholder (operatori aeroportuali, ANSPs, autorità dell’aviazione civile);
- *Air Traffic Flow Management*, ovvero prodotti per la gestione dei flussi di traffico e l’identificazione di eventuali sbilanciamenti tra i volumi di traffico aereo e la capacità di controllo, a fronte dei quali vanno intraprese azioni (ritardo di voli, staffing degli ATCO, ecc.);
- *Aviation Revenue Management System*, ovvero il prodotto per il calcolo e la gestione delle fatture sui servizi forniti dagli ANSPs.

Mentre i prodotti COTS vengono sviluppati su commesse interne (di investimento o di manutenzione), le soluzioni per i clienti vengono sviluppate nell’ambito di commesse a ricavo che, in genere, prevedono l’erogazione dei seguenti servizi:

- *Analisi dei requisiti, ovvero analisi delle specifiche esigenze dei clienti;*
- *Progettazione della soluzione tecnica necessaria per rispondere alle esigenze;*
- *Svolgimento delle attività di configurazione dei prodotti, come stabilità in fase di progettazione;*
- *Collaudi e transizione in operativo presso i clienti delle soluzioni fornite.*

*Ovviamente, c'è una stretta interconnessione tra le attività di prodotto e quelle di implementazione delle soluzioni tecniche per i clienti. Ad esempio, laddove dall'analisi dei requisiti dovessero emergere dei gap sui prodotti COTS, vengono pianificate e condotte le attività di sviluppo sui prodotti stessi, in modo da arrivare a comporre la soluzione completa richiesta dal cliente. Nel momento in cui una determinata soluzione tecnica entra in esercizio operativo presso un cliente, viene tipicamente attivato un contratto di manutenzione che prevede la fornitura degli aggiornamenti dei prodotti al cliente e il servizio di assistenza clienti.*

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

**ENAV Asia Pacific** eroga servizi di consulenza aeronautica a clienti istituzionali in Malesia (Ministero dei Trasporti) e Taiwan (ANSP) e fornisce servizi di manutenzione (cd. "Flight Procedure Design and Management" – FPDAM). I servizi vengono forniti attraverso il supporto tecnico di ENAV S.p.A. e IDS AirNav, formalizzato nell'intercompany agreement, a cui si aggiunge l'attività di project management fornito dal personale distaccato in Malesia.

*Per quanto riguarda la catena di fornitura, la ENAV Asia Pacific continua ad avvalersi dei fornitori del Gruppo ENAV – principalmente per le attività di consulenza relativa ad aspetti di compliance alla normativa societaria e fiscale malese – e/o verificati attraverso una richiesta formale di dettagli (es. verifiche attraverso il sistema SSM – Companies Commission of Malaysia).*

## **Gestione della Security**

Il tema della *Security*, inteso nella sua più ampia estensione, rappresenta uno degli elementi centrali nelle attività del Gruppo ENAV, sia in quanto infrastruttura critica e operatore di servizio essenziale, con una missione definita dalla legge e diretta alla tutela di primari interessi dell'ordinamento giuridico come la salvaguardia della vita umana in volo e a terra, sia per salvaguardare le esigenze di protezione del personale, delle infrastrutture, dei sistemi, dei dati, delle informazioni e delle reti di propria competenza.

La *Security Policy* di Gruppo sintetizza l'impegno del Gruppo ENAV nella sua interezza, per il perseguimento degli obiettivi di protezione, nel contesto della missione e degli obblighi del Gruppo e di ciascuna delle società che lo compongono.

Tale impegno è in linea con gli sviluppi della legislazione vigente, nonché quella di nuova introduzione, in vista dei quali il Gruppo ha rafforzato in maniera sostanziale i propri presidi di *security*, con una presenza più significativa nelle aree di sviluppo della cultura della sicurezza, della *security by design*, del monitoraggio e della capacità di risposta.

Questi impegni, definiti e formalizzati, hanno trovato corrispondenza, da un lato, in misure di investimento specifiche per l'accrescimento dei livelli di sicurezza, dall'altra nel varo di un programma di rafforzamento della struttura organizzativa *Security*, correlata a un piano di formazione specialistica per il personale, per arricchire competenze, conoscenze e capacità in una pianificazione di accrescimento del valore interno del Gruppo.

I residui effetti dell'evento pandemico e quelli relativi al conflitto russo-ucraino hanno comportato l'adozione di specifiche azioni di rafforzamento, nella piena consapevolezza della volatilità dello scenario di rischio che incide in maniera più che sensibile nella dimensione della prevenzione, del contenimento e della risposta agli eventi di *security*, nelle diverse declinazioni.

Fondamentale, in questa cornice:

- il coinvolgimento di tutto il personale del Gruppo in attività di formazione, esercitazione e rafforzamento delle competenze, anche con modalità non tradizionali;
- la definizione di specifici requisiti di *security*, che caratterizzano il principio di “*security by design*” e la verifica del loro rispetto lungo tutto il ciclo di vita dei sistemi rappresenta, oltre che elemento di *compliance*, anche una necessità operativa, per mantenere costantemente aggiornato il livello di capacità di servizio e la continuità delle operazioni;
- il monitoraggio dei livelli di sicurezza, l'analisi delle potenziali matrici di minaccia, la gestione degli eventi e l'adozione di contromisure ad azioni di individuazione e risoluzione di vulnerabilità, con l'impiego di due strutture di monitoraggio e risposta, il *Security Operation Center* per la sicurezza fisica e quello per la sicurezza delle informazioni, con funzione anche di *Computer Emergency Response Team* certificato e accreditato.

Nel quadro sopra descritto si evince chiaramente che la *security* è parte integrante e fondamentale della missione del Gruppo ENAV, che si rispecchia – a diversi livelli – in tutte le relazioni che le società del Gruppo intrattengono con le istituzioni nazionali, europee e internazionali; con gli utenti, con i clienti e i fornitori.

In particolare riguardo a questi ultimi, in ragione della complessità e delicatezza oggi rivestita dalla catena delle forniture, è operativo un processo di gestione strutturata dei principi della *supply chain security*, intesa a determinare il consapevole coinvolgimento dei partner in lavori, forniture e servizi, in quanto anch'essi parte integrante del dovere di protezione, normativamente imposto ed eticamente dovuto per la salvaguardia dei valori fondamentali rimessi ad ENAV S.p.A. e in misura collaterale alle altre società del Gruppo.

Nel quadro della spiccata attenzione per i diritti fondamentali, è ben presente il dovere di protezione che le società del Gruppo hanno nei confronti del personale in trasferta, attraverso l'irrobustimento delle misure preventive e in corso di missione; nonché l'incremento degli strumenti di formazione per il dovuto rispetto delle culture e delle sensibilità dei Paesi visitati.







# 05. Allegati



*Allegato 1 – Indicatori non finanziari*



*Allegato 2 – GRI Content Index e tabelle di correlazione*



*Allegato 3 – Sistemi di Gestione, Certificazioni e Attestazioni del Gruppo ENAV*



*Allegato 4 – Piano di Sostenibilità 2021-2024*

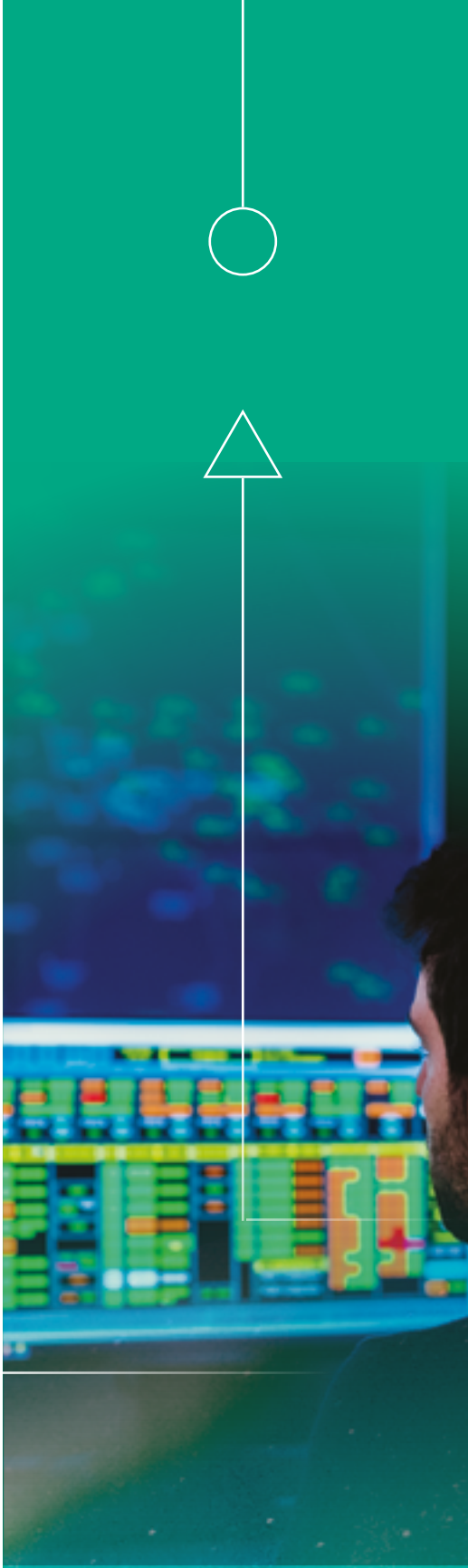


*Allegato 5 – Analisi di materialità, nota metodologica e perimetro di reporting*



*Relazione della società di revisione*





# 5. Allegati

## Allegato 1 – Indicatori non finanziari

### PLANET

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

Consumi	u.m.	2022	2021	2020
<b>Energia elettrica</b>		<b>241.998,59</b>	<b>243.865,66</b>	<b>241.131,29</b>
<b>da fonti rinnovabili</b>		<b>218.329,67</b>	<b>56.307,74</b>	<b>1.095,28</b>
Di cui autoprodotta e consumata		1.120,27	1.031,71	1.095,28
Di cui da fonti GO		217.209,40	55.276,93	0
<b>Da fonti non rinnovabili</b>		<b>23.668,92</b>	<b>187.557,92</b>	<b>240.036</b>
<b>Combustibili per uffici e strutture</b>		<b>26.592,85</b>	<b>30.184,18</b>	<b>24.509,94</b>
Diesel		3.696,66	5.751,02	3.787,48
Gas Naturale		22.896,19	24.433,16	20.722,46
<b>Carburante Flotta auto – Auto dell'azienda</b>		<b>5.714,26</b>	<b>4.119,33</b>	<b>3.743,45</b>
Diesel	GJ	2.178,14	3.019,84	3.046,88
Benzina		3.536,12	1.099,49	696,57
CNG		0	0	0
GPL		0	0	0
<b>Carburante Flotta auto – Auto promiscue</b>			<b>4.206,89</b>	<b>4.119,25</b>
Diesel		1.583,19	3.136,96	2.842,35
Benzina		2.600,68	971,42	954,70
CNG		20,92	10,87	90,36
GPL		2,09	0	3,94
<b>Carburante Flotta aerea</b>		<b>19.807,16</b>	<b>20.578,98</b>	<b>19.691,80</b>
Carburante per motori a reazione ( <i>jet fuel</i> )		19.807,16	20.578,98	19.691,80
<b>Totale energia consumata</b>		<b>298.319,75</b>	<b>302.867,40</b>	<b>292.967,84</b>

Nota: Secondo quanto previsto dall'art. 51 comma 4, lettera a) del Testo Unico delle Imposte sui Redditi, i consumi di carburante afferenti alle auto ad uso promiscuo sono valorizzati al 70% del totale. L'energia elettrica autoprodotta immessa in rete nel 2022 corrisponde a 63,65 GJ, nel 2021 è pari a 263,78 GJ, mentre nel 2020 è pari a 382,45 GJ.

**Tabella 2. Intensità energetica [GRI 302-3]**

Intensità energetica all'interno dell'organizzazione	u.m.	2022	2021	2020
Intensità energetica	GJ/Numero dipendenti full time	71,8	74,4	71,5

**Tabella 3. Emissioni derivanti da consumi di energia elettrica, di combustibile per il funzionamento degli uffici e delle strutture (ad es. torri di controllo) e della flotta auto e aerea ed emissioni derivanti dall'utilizzo di gas refrigeranti [GRI 305-1 e 305-2]**

Emissioni	u.m.	2022	2021	2020
<b>Energia elettrica location based</b>		<b>17.383</b>	<b>17.572</b>	<b>18.422</b>
<b>Energia elettrica market based</b>		<b>3.005</b>	<b>23.891</b>	<b>31.064</b>
<b>Combustibile per uffici e strutture</b>		<b>1.408,30</b>	<b>1.621,95</b>	<b>1.309,52</b>
Diesel		247,62	378,38	253,1
Natural gas		1.160,68	1.243,56	1.056,42
<b>Carburante Flotta auto – auto aziendali</b>		<b>369,08</b>	<b>268,87</b>	<b>247,96</b>
Diesel		145,91	198,69	203,61
Benzina		223,17	70,19	44,35
CNG		0	0	0
GPL		0	0	0
<b>Carburante Flotta auto – auto promiscue</b>	t CO <sub>2</sub> e	<b>271,37</b>	<b>268,96</b>	<b>255,57</b>
Diesel		106,05	206,39	189,94
Benzina		164,14	62,01	60,78
CNG		1,06	0,55	4,62
GPL		0,12	0	0,23
<b>Carburante Flotta aerea</b>		<b>1.365,20</b>	<b>1.416,65</b>	<b>1.355,57</b>
Carburante per motori a reazione (jet fuel)		1.365,20	1.416,65	1.355,57
<b>Gas Refrigeranti</b>		<b>886,32</b>	<b>1.204,89</b>	<b>368,56</b>
<b>Totale emissioni (location based)</b>		<b>21.683,67</b>	<b>22.353,02</b>	<b>21.959,95</b>
<b>Totale emissioni (market based)</b>		<b>7.304,92</b>	<b>28.672,54</b>	<b>34.601,18</b>

Nota: Le emissioni Scope 2 inerenti ai consumi di energia elettrica sono calcolate secondo la metodologia location based, utilizzando i fattori di emissione ISPRA 2021, e secondo la metodologia market based utilizzando i fattori di emissione AIB – European Residual Mixes 2021.

Secondo quanto previsto dall'art. 51 comma 4, lettera a) del Testo Unico delle Imposte sui Redditi, le emissioni afferenti alle auto ad uso promiscuo sono valorizzati al 70% del totale. La metodologia usata per il calcolo delle emissioni di combustibile e di carburante prevede l'utilizzo dei fattori di emissione pubblicati nel 2022 dal Department for Environment Food & Rural Affairs.

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

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

Emissioni	u.m.	2022	2021	2020
Fuel- and Energy-Related Activities	t CO <sub>2</sub> e	1.319,17	5.568,92	4.483,57
Employee commuting		7.289,93	7.086,22	6.489,77
Capital goods		31.902,66	28.601,97	29.601,13
Purchased goods and services		12.513,23	12.134,49	10.665,64
Others		85,90	161,39	116,73
Business travel		1.257,11	443,19	332,57
<b>Totale Scope 3</b>		<b>54.368,00</b>	<b>53.996,17</b>	<b>51.689,42</b>

Nota: La metodologia usata per il calcolo delle emissioni prevede l'utilizzo dei fattori di emissione Department for Environment Food & Rural Affairs (DEFRA) 2021 e 2022, Ecoinvent 3.8 e Base Carbon v.19.

All'interno della categoria "Others" sono compresi i dati relativi alle categorie "Waste" e "Upstream transportation and distribution", che sono state accorpate perché aventi un peso minore allo 0,2% sul totale delle emissioni.

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

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

Intensità di emissione (Scope 1 + Scope 2)				
	u.m.	2022	2021	2020
Intensità delle emissioni	tCO <sub>2</sub> e Location based/n. dipendenti full time	5,22	5,49	5,36
Intensità delle emissioni	tCO <sub>2</sub> e Market based/n. dipendenti full time	1,76	7,04	8,45

Intensità delle altre emissioni indirette (Scope 3)				
	u.m.	2022	2021	2020
Intensità delle emissioni	tCO <sub>2</sub> e Scope 3/n. dipendenti full time	13,08	13,26	12,62

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

Riduzione delle emissioni	u.m.	2022	2021	2020
Riduzione di CO <sub>2</sub> e (Scope 2)	t CO <sub>2</sub> e	85	94	113

*Nota: La metodologia usata per l'anno di rendicontazione 2021 e 2022 per il calcolo di riduzione delle emissioni prevede l'utilizzo dei fattori di emissione ISPRA 2021. La metodologia usata per l'anno di rendicontazione 2020 prevede l'utilizzo dei fattori di emissione pubblicati nel 2020 dal Department for Environment Food & Rural Affairs (DEFRA).*

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

Tipologia dei rifiuti	u.m.	2022			2021			2020		
		Avviati a recupero	Avviati a smaltimento	Rifiuti generati	Avviati a recupero	Avviati a smaltimento	Rifiuti generati	Avviati a recupero	Avviati a smaltimento	Rifiuti generati
Batterie da accumulatori	t	39,80	0	39,80	52,35	0	52,35	37,37	0	37,37
Scarti di olio motore, olio per ingranaggi e oli lubrificanti		4,77	0	4,77	5,00	0	5,00	5,82	0	5,82
Scarti da apparecchiature elettriche ed elettroniche		48,46	0,13	48,59	103,78	0	103,78	35,99	0,01	36
Altri rifiuti urbani (fanghi delle fosse settiche, rifiuti ingombranti)		24,64	54,35	78,99	18,77	111,11	129,88	39,57	62,27	101,84
Imballaggi (compresi i rifiuti urbani da raccolta differenziata)		21,56	0	21,56	29,20	0	29,20	19,28	0	19,28
Metalli (comprese loro leghe)		57,30	0	57,30	24,26	0	24,26	9,07	0	9,07
Altri rifiuti		35,30	4,43	39,73	21,03	2,94	23,97	37,31	5,50	42,81
<b>Totale rifiuti</b>			<b>231,83</b>	<b>58,91</b>	<b>290,74</b>	<b>254,39</b>	<b>114,05</b>	<b>368,44</b>	<b>184,41</b>	<b>67,78</b>



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

Rifiuti pericolosi	u.m.	2022	2021	2020
Avviati a smaltimento	t	1,46	1,65	1,17
Avviati a recupero		57,46	69,27	54,47
<b>Totale rifiuti</b>		<b>58,92</b>	<b>70,92</b>	<b>55,64</b>
Rifiuti non pericolosi	u.m.	2022	2021	2020
Avviati a smaltimento	t	57,45	112,40	66,61
Avviati a recupero		174,37	185,12	129,94
<b>Totale rifiuti</b>		<b>231,82</b>	<b>297,52</b>	<b>196,55</b>

Nota: Tutti i rifiuti sono gestiti presso siti esterni.

**Tabella 9. Investimenti e infrastrutture**

Investimento	u.m.	2022	2021	2020
<b>Infrastrutture</b>		<b>87.763</b>	<b>76.068</b>	<b>77.493</b>
a) Implementazione e mantenimento delle infrastrutture tecnologiche operative	€000	50.092	44.418	39.760
b) Evoluzione della piattaforma tecnologica ATM con nuovi concetti operativi		15.459	14.075	24.566
c) Infrastrutture e impianti		13.152	12.333	7.639
d) Sistemi Informativi gestionali		9.060	5.242	5.528

Nota: Valore dei CAPEX 2022 pari a 97,8 milioni €.

**Tabella 10. Riduzioni delle tratte e dei relativi impatti derivanti dal progetto FEP Italia (Flight Efficiency Plan), evidenziando, inoltre, il risultato conseguito dall'inizio del progetto FEP**

Principali risultati raggiunti	u.m.	2022	2021	2020	Trend 2016-2022
Riduzione delle tratte	km	-21.750.500	-12.710.000	-7.237.000	<b>-77.867.335</b>
Riduzione di carburante utilizzato	kg	-79.500.000	-52.789.000	-29.623.000	<b>-294.968.500</b>
Riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub>	kg CO <sub>2</sub>	-250.425.000	-166.285.350	-93.312.450	<b>-929.150.775</b>



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

Ore di volo	u.m.	2022	2021	2020	
<b>Territorio Nazionale</b>	Ore	<b>943,6</b>	<b>1.048,93</b>	<b>967,3</b>	
<b>Territorio Estero</b>		<b>419,01</b>	<b>354,85</b>	<b>369,84</b>	
Albania		19	13,67	4,58	
Arabia Saudita		0	0	0	
Cipro		16,08	0	0	
Croazia		108,84	115,26	110,84	
Danimarca		13,17	0	0	
Emirati Arabi Uniti		0	0	0	
Eritrea		0	0	0	
Grecia		97,75	0	0	
Kenya		0	0	0	
Lituania		18,25	20,75	9,17	
Malta		0	0	0	
Marocco		0	0	0	
Qatar		84,83	33,25	0	
Romania		0	157,34	216,5	
Uganda		61,09	14,58	28,75	
<b>Totale</b>			<b>1.362,61</b>	<b>1.403,78</b>	<b>1.337,14</b>

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

Tempo di risposta medio su interventi straordinari	u.m.	2022	2021	2020
Tempo di risposta medio	Ore	24	24	24

## STAKEHOLDER

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

Disponibilità media del sistema	u.m.	2022	2021	2020
Percentuale di disponibilità media del sistema	%	99,99	99,98	99,97

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

Ripristino delle avarie al primo intervento	u.m.	2022	2021	2020
Percentuale di ripristino delle avarie al primo intervento	%	87	90	91

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

Riparazione e ripristino	u.m.	2022	2021	2020
Tempi medi di riparazione e ripristino	Minuti	33,52	33,20	33,57

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

Lavorazione per attività di conferma metrologica	u.m.	2022	2021	2020
Tempi medi di lavorazione per attività di conferma metrologica dei sensori meteo	Giorni	15,58	14,58	14,87

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

Grado di coinvolgimento degli stakeholder	u.m.	2022	2021	2020
<b>Iniziative di Stakeholder Engagement</b>		18 meeting one-to-one con le compagnie di navigazione aerea. 3 incontri plenari estesi, per le tematiche trattate, a tutti i clienti dei nostri servizi	12 meeting (10 web e 2 in persona) per gli aggiornamenti	Web meeting per gli aggiornamenti. Accordi di cooperazione per la strutturazione del rapporto e il coinvolgimento avanzato
<b>Numero di stakeholder coinvolti</b>	N°	Numero variabile a seconda degli eventi. Inviti agli incontri plenari estesi, mediamente, a più di 40 compagnie. Output dei meeting messi a disposizione di tutti	Un numero variabile a seconda delle iniziative. Nel caso dei meeting di ramp-up, gruppi numerosi di piloti e compagnie	Un numero variabile a seconda delle iniziative con l'informazione veicolata alla maggioranza degli AUs
<b>Altro</b>		Coinvolgimento diretto dei clienti in linea con quanto contenuto negli accordi di cooperazione e memorandum of undestanding siglati	Tutte le attività previste negli accordi di cooperazione per le relazioni con i clienti dei servizi ATS. Dialogo diretto con la linea operativa nel caso dei ramp-up	Partecipazione alle iniziative previste negli accordi di cooperazione. Condivisione dei feedback per il miglioramento del servizio

## PEOPLE

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

Numero totale dei dipendenti del Gruppo	u.m.	2022	2021	2020
ENAV	N°	3.306	3.295	3.330
Techno SKY		721	658	665
IDS AirNav		158	152	150
ENAV Asia Pacific		0	1	2
ENAV North Atlantic		0	0	0
<b>Totale</b>		<b>4.185</b>	<b>4.106</b>	<b>4.147</b>

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

**Tabella 19. Numero totale di dipendenti suddivisi per tipologia contrattuale, area geografica e genere [GRI 2-7]**

Dipendenti (headcount)	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Contratto a tempo determinato</b>	N°	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Italia		2	3	5	1	0	1	0	0	0
America		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Asia		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro – Europa		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Contratto a tempo indeterminato</b>		<b>3.331</b>	<b>849</b>	<b>4.180</b>	<b>3.273</b>	<b>832</b>	<b>4.105</b>	<b>3.300</b>	<b>847</b>	<b>4.147</b>
Italia		3.331	849	4.180	3.273	831	4.104	3.300	845	4.145
America		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Asia		0	0	0	0	1	1	0	2	2
Altro – Europa		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>3.333</b>	<b>852</b>	<b>4.185</b>	<b>3.274</b>	<b>832</b>	<b>4.106</b>	<b>3.300</b>	<b>847</b>	<b>4.147</b>	

Nota: Il Gruppo non impiega lavoratori dipendenti a ore non garantite.

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

Dipendenti (headcount)	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti full-time	N°	3.324	831	<b>4.155</b>	3.264	807	<b>4.071</b>	3.282	814	<b>4.096</b>
Dipendenti part-time		9	21	<b>30</b>	10	25	<b>35</b>	18	33	<b>51</b>
<b>Totale</b>		<b>3.333</b>	<b>852</b>	<b>4.185</b>	<b>3.274</b>	<b>832</b>	<b>4.106</b>	<b>3.300</b>	<b>847</b>	<b>4.147</b>

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

Categoria professionale	u.m.	2022	2021	2020
Interinali	N°	2	3	0
Tirocinanti		6	18	6
Altro (*)		304	256	1
<b>Totale</b>		<b>312</b>	<b>277</b>	<b>7</b>

(\*) La categoria "Altro" nel 2022 comprende lavoratori non dipendenti per il supporto ingegneristico, sistemisti, manutenzione, certificazione impianti, servizio postale, trasporto, mense, servizi di pulizie, welcome service. Nel 2021 la categoria "Altro" comprende manutenzione, certificazione, servizio postale, trasporto, mense, servizi di pulizie e una collaborazione coordinata e continuata. Nel 2020, per la categoria "Altro", non è disponibile il dato complessivo ma viene considerato solo il non dipendente con collaborazione coordinata e continuata.

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

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

Dipendenti (headcount)	2022						2021						2020					
	Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
<b>Dirigenti</b>	<b>48</b>	<b>1,1%</b>	<b>3</b>	<b>0,1%</b>	<b>51</b>	<b>1,2%</b>	<b>46</b>	<b>1,1%</b>	<b>4</b>	<b>0,1%</b>	<b>50</b>	<b>1,2%</b>	<b>51</b>	<b>1,2%</b>	<b>5</b>	<b>0,1%</b>	<b>56</b>	<b>1,4%</b>
età inferiore ai 30 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
tra i 30 e i 50 anni	4	0,1%	0	0	4	0,1%	7	0,2%	1	0	8	0,2%	9	0,2%	4	0,1%	13	0,3%
età superiore ai 50 anni	44	1,1%	3	0,1%	47	1,1%	39	0,9%	3	0,1	42	1,0%	42	1,0%	1	0,0%	43	1,0%
<b>Quadri</b>	<b>347</b>	<b>8,3%</b>	<b>63</b>	<b>1,5%</b>	<b>410</b>	<b>9,8%</b>	<b>351</b>	<b>8,5%</b>	<b>61</b>	<b>1,5%</b>	<b>412</b>	<b>10%</b>	<b>355</b>	<b>8,6%</b>	<b>62</b>	<b>1,5%</b>	<b>417</b>	<b>10,1%</b>
età inferiore ai 30 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
tra i 30 e i 50 anni	90	2,2%	20	0,5%	110	2,6%	99	2,4%	25	0,6%	124	3%	109	2,6%	26	0,6%	135	3,3%
età superiore ai 50 anni	257	6,1%	43	1,0%	300	7,2%	252	6,1%	36	0,9%	288	7%	246	5,9%	36	0,9%	282	6,8%
<b>Impiegati</b>	<b>2.911</b>	<b>69,6%</b>	<b>786</b>	<b>18,8%</b>	<b>3.697</b>	<b>88,3%</b>	<b>2.842</b>	<b>69,2%</b>	<b>767</b>	<b>18,7%</b>	<b>3.609</b>	<b>87,9%</b>	<b>2.853</b>	<b>68,8%</b>	<b>780</b>	<b>18,8%</b>	<b>3.633</b>	<b>87,6%</b>
età inferiore ai 30 anni	200	4,8%	31	0,7%	231	5,5%	162	3,9%	23	0,6%	185	4,5%	165	4,0%	28	0,7%	193	4,7%
tra i 30 e i 50 anni	1.617	38,6%	432	10,3%	2.049	49%	1.631	39,7%	433	10,5%	2.064	50,3%	1.667	40,2%	446	10,8%	2.113	51,0%
età superiore ai 50 anni	1.094	26,1%	323	7,7%	1.417	33,9%	1.049	25,5%	311	7,6%	1.360	33,1%	1.021	24,6%	306	7,4	1.327	32,0%
<b>Operai</b>	<b>27</b>	<b>0,6%</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>0,6%</b>	<b>35</b>	<b>0,9%</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>0,9%</b>	<b>41</b>	<b>1,0%</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>1,0%</b>
età inferiore ai 30 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
tra i 30 e i 50 anni	12	0,3%	0	0	12	0,3%	18	0,4%	0	0	18	0,4%	23	0,6%	0	0	23	0,6%
età superiore ai 50 anni	15	0,4%	0	0	15	0,4%	17	0,4%	0	0	17	0,4%	18	0,4%	0	0	18	0,4%
<b>Totale</b>	<b>3.333</b>	<b>79,6%</b>	<b>852</b>	<b>20,4%</b>	<b>4.185</b>	<b>100%</b>	<b>3.274</b>	<b>79,7%</b>	<b>832</b>	<b>20,3%</b>	<b>4.106</b>	<b>100%</b>	<b>3.300</b>	<b>79,6%</b>	<b>847</b>	<b>20,4%</b>	<b>4.147</b>	<b>100%</b>

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

Numero dei nuovi assunti	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	N°	<b>338</b>	<b>66</b>	<b>404</b>	<b>226</b>	<b>20</b>	<b>246</b>	<b>138</b>	<b>11</b>	<b>149</b>
età inferiore ai 30 anni		238	34	<b>272</b>	176	16	<b>192</b>	116	8	<b>124</b>
tra i 30 e i 50 anni		85	32	<b>117</b>	48	4	<b>52</b>	21	2	<b>23</b>
età superiore ai 50 anni		15	0	<b>15</b>	2	-	<b>2</b>	1	1	<b>2</b>
<b>America</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
età inferiore ai 30 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
tra i 30 e i 50 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
età superiore ai 50 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Asia</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
età inferiore ai 30 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
tra i 30 e i 50 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
età superiore ai 50 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Altro – Europa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
età inferiore ai 30 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
tra i 30 e i 50 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
età superiore ai 50 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>338</b>	<b>66</b>	<b>404</b>	<b>226</b>	<b>20</b>	<b>246</b>	<b>138</b>	<b>11</b>	<b>149</b>	
età inferiore ai 30 anni	238	34	<b>272</b>	176	16	<b>192</b>	116	8	<b>124</b>	
tra i 30 e i 50 anni	85	32	<b>117</b>	48	4	<b>52</b>	21	2	<b>23</b>	
età superiore ai 50 anni	15	0	<b>15</b>	2	0	<b>2</b>	1	1	<b>2</b>	

Nota: Nel calcolo del numero di nuovi assunti sono inclusi anche i dipendenti con contratto a tempo determinato pseudo pilot (192 per il 2022, 167 per il 2021 e 97 per il 2020).

In merito ai passaggi infragruppo per l'anno 2022, si evidenzia quanto segue:

In ENAV sono state assunte 20 risorse da TS, suddivise tra:

- 2 donne di cui 0 donne di età <30 anni, 1 donna di età compresa tra 30 e 50 anni e 1 donna di età > 50 anni,
- 18 uomini di cui 0 uomini di età <30 anni, 14 di età compresa tra 30 e 50 anni e 4 uomini di età > 50 anni.

In TS sono state assunte 23 risorse di ENAV:

- 23 uomini di cui 0 uomini di età <30 anni, 6 uomini tra 30 e 50 anni e 17 uomini di età > 50 anni.

**Tabella 24. Numero dei dipendenti che hanno lasciato il Gruppo, per gruppo di età, genere e area geografica [GRI 401-1]**

Dipendenti che hanno lasciato il Gruppo	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	N°	<b>279</b>	<b>45</b>	<b>324</b>	<b>252</b>	<b>34</b>	<b>286</b>	<b>172</b>	<b>25</b>	<b>197</b>
età inferiore ai 30 anni		171	21	<b>192</b>	155	13	<b>168</b>	93	8	<b>101</b>
tra i 30 e i 50 anni		32	6	<b>38</b>	15	0	<b>15</b>	12	1	<b>13</b>
età superiore ai 50 anni		76	18	<b>94</b>	82	21	<b>103</b>	67	16	<b>83</b>
<b>America</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
età inferiore ai 30 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
tra i 30 e i 50 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
età superiore ai 50 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Asia</b>		<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
età inferiore ai 30 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
tra i 30 e i 50 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
età superiore ai 50 anni		1	0	<b>1</b>	0	1	<b>1</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Altro – Europa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
età inferiore ai 30 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
tra i 30 e i 50 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
età superiore ai 50 anni		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>280</b>	<b>45</b>	<b>325</b>	<b>252</b>	<b>35</b>	<b>287</b>	<b>172</b>	<b>25</b>	<b>197</b>	
età inferiore ai 30 anni	171	21	<b>192</b>	155	13	<b>168</b>	93	8	<b>101</b>	
tra i 30 e i 50 anni	32	6	<b>38</b>	15	0	<b>15</b>	12	1	<b>13</b>	
età superiore ai 50 anni	77	18	<b>95</b>	82	22	<b>104</b>	67	16	<b>83</b>	

Nota: Nel calcolo del numero di dipendenti che hanno lasciato il Gruppo sono inclusi anche i dipendenti con contratto a tempo determinato pseudo pilot (192 per il 2022, 167 per il 2021 e 97 per il 2020).

Inoltre, nel corso del 2022, si sono registrati 43 passaggi infragruppo come segue:

In ENAV sono cessate 23 risorse per essere assunte in TS, nello specifico:

- 23 uomini di cui 0 uomini di età <30 anni, 6 uomini tra 30 e 50 anni e 17 uomini di età > 50 anni;

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

- 2 donne di cui: 0 donne di età <30 anni; 1 donna di età compresa tra 30 e 50 anni; 1 donna di età > 50 anni;
- 18 uomini di cui: 0 dipendenti <30 anni; 14 dipendenti tra 30 e 50; 4 dipendenti > 50 anni.



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

Tasso di turnover	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Italia	%	8,37	5,28	<b>7,74</b>	7,7	4,09	<b>6,97</b>	5,2	3,0	<b>4,8</b>
America		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Asia		100	0	<b>100</b>	0	100	<b>100</b>	0	0	<b>0</b>
Altro – Europa		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Totale</b>		<b>8,40</b>	<b>5,28</b>	<b>7,77</b>	<b>7,7</b>	<b>4,21</b>	<b>6,99</b>	<b>5,2</b>	<b>3,0</b>	<b>4,8</b>

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

Tasso di nuovi assunti	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Italia	%	10,14	7,75	<b>9,65</b>	6,9	2,41	<b>5,99</b>	4,2	1,3	<b>3,6</b>
America		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Asia		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Altro – Europa		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Totale</b>		<b>10,14</b>	<b>7,75</b>	<b>9,65</b>	<b>6,9</b>	<b>2,4</b>	<b>5,99</b>	<b>4,2</b>	<b>1,3</b>	<b>3,6</b>

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

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	0	0	<b>0</b>	3	0	<b>3</b>	0	0	<b>0</b>
Quadri		108	48	<b>156</b>	354	0	<b>354</b>	112	32	<b>144</b>
Impiegati		112.031	13.950,5	<b>125.981,5</b>	105.577,5	8.223,5	<b>113.801</b>	96.586	3.092	<b>99.678</b>
Operai		140	0	<b>140</b>	200	0	<b>200</b>	363	0	<b>363</b>
<b>Totale</b>		<b>112.279</b>	<b>13.998,5</b>	<b>126.277,5</b>	<b>106.134,5</b>	<b>8.223,5</b>	<b>114.358</b>	<b>97.061</b>	<b>3.124</b>	<b>100.185</b>

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

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	277	21	<b>298</b>	772	16	<b>788</b>	995	38	<b>1.033</b>
Quadri		3.681	884	<b>4.565</b>	3.941	1.080	<b>5.021</b>	4.465	1.190	<b>5.655</b>
Impiegati		17.745,5	6.460,5	<b>24.206</b>	22.517	5.886	<b>28.403</b>	15.306	6.231	<b>21.537</b>
Operai		144	0	<b>144</b>	299	0	<b>299</b>	146	0	<b>146</b>
<b>Totale</b>		<b>21.847,5</b>	<b>7.365,5</b>	<b>29.213</b>	<b>27.529</b>	<b>6.982</b>	<b>34.511</b>	<b>20.912</b>	<b>7.459</b>	<b>28.371</b>

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

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

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	235	8	<b>243</b>	132	0	<b>132</b>	32	0	<b>32</b>
Quadri		2.367	374	<b>2.741</b>	670	46	<b>716</b>	448	52	<b>500</b>
Impiegati		21.914	4.347	<b>26.261</b>	7.587	574	<b>8.161</b>	7.256	493	<b>7.749</b>
Operai		104	0	<b>104</b>	96	0	<b>96</b>	356	0	<b>356</b>
<b>Totale</b>		<b>24.620</b>	<b>4.729</b>	<b>29.349</b>	<b>8.485</b>	<b>620</b>	<b>9.105</b>	<b>8.092</b>	<b>545</b>	<b>8.637</b>

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

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	45	8	<b>53</b>
Quadri		7	1	<b>8</b>	34	49	<b>83</b>	186	30	<b>216</b>
Impiegati		339	48	<b>387</b>	169	28	<b>197</b>	928	108	<b>1.036</b>
Operai		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	10	0	<b>10</b>
<b>Totale</b>		<b>346</b>	<b>49</b>	<b>395</b>	<b>203</b>	<b>77</b>	<b>280</b>	<b>1.169</b>	<b>146</b>	<b>1.315</b>

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

Ore di formazione (aula e e-learning)	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Numero totale di ore di formazione erogate ai dipendenti	Ore	159.093	26.142	<b>185.235</b>	142.351	15.904	<b>158.255</b>	116.578	10.986	<b>127.564</b>
Numero totale di dipendenti	N°	3.333	852	<b>4.185</b>	3.274	832	<b>4.106</b>	3.300	847	<b>4.147</b>
<b>Ore medie di formazione erogate ai dipendenti</b>	Ore/N.	<b>48</b>	<b>31</b>	<b>44</b>	<b>43</b>	<b>19</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>13</b>	<b>33</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a dirigenti	Ore	512	29	<b>541</b>	908	17	<b>925</b>	1.072	46	<b>1.118</b>
Numero totale di dirigenti	N°	48	3	<b>51</b>	46	4	<b>50</b>	51	5	<b>56</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a dirigenti</b>	Ore/N.	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>20</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a quadri	Ore	6.163	1.307	<b>7.470</b>	5.001	1.175	<b>6.176</b>	5.211	1.304	<b>6.515</b>
Numero totale di quadri	N°	347	63	<b>410</b>	351	61	<b>412</b>	355	62	<b>417</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a quadri</b>	Ore/N.	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>16</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a impiegati	Ore	152.030	24.806	<b>176.836</b>	135.847	14.713	<b>150.559</b>	120.076	9.924	<b>130.022</b>
Numero totale di impiegati	N°	2.911	786	<b>3.697</b>	2.842	767	<b>3.609</b>	2.853	780	<b>3.633</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a impiegati</b>	Ore/N.	<b>52</b>	<b>32</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>19</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>12</b>	<b>35</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a operai	Ore	388	0	<b>388</b>	595	0	<b>595</b>	875	0	<b>875</b>
Numero totale di operai	N°	27	0	<b>27</b>	35	0	<b>35</b>	41	0	<b>41</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a operai</b>	Ore/N.	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>21</b>

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

Ore di addestramento continuo per genere	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	Ore	45.802	7.109	<b>52.911</b>	53.172	6.572	<b>59.744</b>	67.618	8.358	<b>75.976</b>

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

Numero di dipendenti coinvolti per genere	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	N°	1.946	302	<b>2.248</b>	1.769	241	<b>2.010</b>	1.854	261	<b>2.115</b>

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

Ore di addestramento unità operativa per genere	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	Ore	78.385	9.214	<b>87.599</b>	65.041	12.389	<b>77.430</b>	19.591	3.621	<b>23.212</b>

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

Numero di dipendenti coinvolti per genere e funzione	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	N°	1.625	191	<b>1.816</b>	440	65	<b>505</b>	307	48	<b>355</b>

**Tabella 36. Numero di contenziosi con i dipendenti**

Numero di contenziosi pendenti con i dipendenti	u.m.	2022	2021	2020
Numero di contenziosi con i dipendenti	N°	40	48	51

**Tabella 37. Numero di nuovi contenziosi con i dipendenti**

Numero di nuovi contenziosi con i dipendenti	u.m.	2022	2021	2020
Numero di contenziosi con i dipendenti	N°	6	11	13

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

Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	u.m.	2022	2021	2020
Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	%	100%	100%	99,95%

Nota: Nel calcolo è escluso il personale Dirigente.

**Tabella 39. Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato**

Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato	u.m.	2022	2021	2020
Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato	%	61%	67%	68%

Nota: Nel calcolo è escluso il personale Dirigente.

**Tabella 40. Numero di scioperi**

Numero di scioperi	u.m.	2022	2021	2020
Numero di scioperi	N°	8	16	6

**Tabella 41. Numero di ore di sciopero**

Numero di ore di sciopero	u.m.	2022	2021	2020
Numero di ore di sciopero	N° ore	163	240	84

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

Dipendenti	u.m.	2022			2021			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Totale infortuni sul lavoro registrabili</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>12</b>
<b>Infortuni registrabili sul lavoro (ad esclusione degli infortuni con gravi conseguenze)</b>		3	2	5	6	1	7	8	2	10
<b>Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)</b>		0	0	0	0	0	0	2	0	2
<b>Decessi a seguito di infortuni sul lavoro</b>	N°	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Numero di ore lavorate</b>		<b>4.893.064</b>	<b>1.144.149</b>	<b>6.037.213</b>	<b>4.752.198</b>	<b>1.158.156</b>	<b>5.910.354</b>	<b>4.321.669</b>	<b>1.091.212</b>	<b>5.412.881</b>
<b>Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,46</b>	<b>0</b>	<b>0,37</b>
<b>Tasso di infortuni sul lavoro registrabili</b>		<b>0,61</b>	<b>1,75</b>	<b>2,36</b>	<b>1,26</b>	<b>0,86</b>	<b>1,18</b>	<b>2,31</b>	<b>1,83</b>	<b>2,22</b>

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

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

Il totale delle ore lavorate dai non dipendenti del Gruppo ENAV nel 2021 è stato stimato in 208.970 ore. Le categorie prese in considerazione per il calcolo delle ore stimate sono state le seguenti: servizi di manutenzione e certificazione, servizi di pulizie e servizio mensa, servizi postali e servizi di trasporto, in quanto ritenute significative in funzione dell'esposizione al rischio di infortunio sul lavoro e categorie presenti in maniera costante di anno in anno. Si segnala che nel febbraio 2021 è stato registrato dalla struttura Prevenzione e Protezione di Gruppo un episodio infortunistico di un lavoratore non dipendente, impegnato in una attività di cantiere per la fornitura ed installazione della nuova cabina sotto TWR dell'aeroporto di Alghero. Il tasso di infortunio sul lavoro registrabile è pari a 4,8.

Il totale delle ore lavorate dai non dipendenti del Gruppo ENAV nel 2022 è stato stimato in 292.328 ore.

Le categorie prese in considerazione per il calcolo delle ore stimate per il 2022, sono state le medesime del 2021, con l'aggiunta delle seguenti: supporto ingegneristico, sistemisti, welcome service e tirocinanti.

Si segnala che nel 2022 sono stati registrati dalla struttura Prevenzione e Protezione di Gruppo due episodi infortunistici di due lavoratori non dipendenti, il primo impegnato in un'attività di cantiere nell'Aeroporto di Linate ed il secondo impegnato in servizi di pulizia.

Il tasso di infortunio sul lavoro registrabile dei non dipendenti è pari a 6,84.

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

Ore di formazione per categoria	u.m.	2022	2021	2020
Cliente Privato	Ore	0	6.664	4.380
Cliente Azienda		17.575	0	0
<b>Totale</b>		<b>17.575</b>	<b>6.664</b>	<b>4.380</b>

**Tabella 44. Numero di partecipanti esterni coinvolti in attività di formazione esterna in aula suddivisi per categoria di destinatario**

Numero di soggetti terzi coinvolti per categoria	u.m.	2022	2021	2020
Cliente Privato	N°	0	145	55
Cliente Azienda		295	0	0
<b>Totale</b>		<b>295</b>	<b>145</b>	<b>55</b>

**Tabella 45. Risultati delle attività formative per lo sviluppo locale**

Attività svolte	2022		2021		2020	
	Giorni di presenza	Ospiti	Giorni di presenza	Ospiti	Giorni di presenza	Ospiti
Tirocini formativi	3.132	19	1.818	25	171	42
Visite didattiche	41	1.100	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>3.173</b>	<b>1.119</b>	<b>1.818</b>	<b>25</b>	<b>171</b>	<b>42</b>

Nota: Nel 2020 e nel 2021 le visite didattiche e il progetto intercultura sono stati sospesi a causa dell'emergenza sanitaria.



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

	2022	2021	2020
Rapporto fra la retribuzione totale annua della persona che riceve la massima retribuzione e la retribuzione totale annua mediana di tutti i dipendenti (esclusa la suddetta persona)	15,05	12,56	12,38
Rapporto fra l'aumento percentuale della retribuzione totale annua della persona che riceve la massima retribuzione e l'aumento percentuale mediano della retribuzione totale annua di tutti i dipendenti (esclusa la suddetta persona)	4,72	0,57	3,40

Nota: La retribuzione totale annua dei dipendenti è costituita dalla Retribuzione Annua Lorda (RAL) e dalle competenze accessorie come straordinari, Premio di Risultato, LTI e ulteriori indennità. La persona che riceve la massima retribuzione è l'Amministratore Delegato di ENAV S.p.A.

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

		2022			2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Numero di dipendenti al 31/12	Dirigenti	48	3	<b>51</b>	46	4	<b>50</b>	51	5	<b>56</b>
	Quadri	347	63	<b>410</b>	351	61	<b>412</b>	355	62	<b>417</b>
	Impiegati	2.911	786	<b>3.697</b>	2.842	767	<b>3.609</b>	2.853	780	<b>3.633</b>
	Operai	27	0	<b>27</b>	35	0	<b>35</b>	41	0	<b>41</b>
	<b>Totale</b>	<b>3.333</b>	<b>852</b>	<b>4.185</b>	<b>3.274</b>	<b>832</b>	<b>4.106</b>	<b>3.300</b>	<b>847</b>	<b>4.147</b>
Numero di dipendenti che hanno ricevuto una valutazione	Dirigenti	46	3	<b>49</b>	43	4	<b>47</b>	46	4	<b>50</b>
	Quadri	69	9	<b>78</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
	Impiegati	1.215	461	<b>1.676</b>	968	404	<b>1.372</b>	955	401	<b>1.356</b>
	Operai	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
	<b>Totale</b>	<b>1.330</b>	<b>473</b>	<b>1.803</b>	<b>1.011</b>	<b>408</b>	<b>1.419</b>	<b>1.001</b>	<b>405</b>	<b>1.406</b>
% Totale	Dirigenti	96%	100%	<b>96%</b>	93%	100%	<b>94%</b>	90%	80%	<b>89%</b>
	Quadri	20%	14%	<b>19%</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
	Impiegati	42%	59%	<b>45%</b>	34%	53%	<b>38%</b>	33%	51%	<b>37%</b>
	Operai	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
	<b>Totale</b>	<b>40%</b>	<b>56%</b>	<b>43%</b>	<b>31%</b>	<b>49%</b>	<b>35%</b>	<b>30%</b>	<b>48%</b>	<b>34%</b>

## GOVERNANCE

**Tabella 48. Numero totale degli individui all'interno degli Organi di governo delle società<sup>36</sup> suddivisi per gruppo di età e genere [GRI 405-1]**

Componenti degli Organi di governo (headcount)	2022						2021						2020						
	Uomini		Donne		Totale		Uomini		Donne		Totale		Uomini		Donne		Totale		
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	
età inferiore ai 30 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
tra i 30 e i 50 anni	4	21	1	5	5	26	5	25	3	15	8	40	3	15	5	25	8	40	
età superiore ai 50 anni	8	42	6	32	14	74	8	40	4	20	12	60	9	45	3	15	12	60	
<b>Totale</b>	<b>12</b>	<b>63</b>	<b>7</b>	<b>37</b>	<b>19</b>	<b>100</b>	<b>13</b>	<b>65</b>	<b>7</b>	<b>35</b>	<b>20</b>	<b>100</b>	<b>12</b>	<b>60</b>	<b>8</b>	<b>40</b>	<b>20</b>	<b>100</b>	

**Tabella 49. Numero totale degli individui all'interno degli Organi di controllo delle società<sup>37</sup> suddivisi per gruppo di età e genere [GRI 405-1]**

Componenti degli Organi di controllo (headcount)	2022						2021						2020					
	Uomini		Donne		Totale		Uomini		Donne		Totale		Uomini		Donne		Totale	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
età inferiore ai 30 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
tra i 30 e i 50 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	2	17	2	17	0	0	3	25	3	25
età superiore ai 50 anni	8	67	4	33	12	100	8	67	2	17	10	83	8	67	1	8	9	75
<b>Totale</b>	<b>8</b>	<b>67</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>100</b>	<b>8</b>	<b>67</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>100</b>	<b>8</b>	<b>67</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>100</b>

36. Consiglio di Amministrazione al 31.12.2022 di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

37. Collegio Sindacale al 31.12.2022 di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

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

### Giurisdizione fiscale di Gruppo

Dimensioni	u.m.	2022	2021	2020
Numero di dipendenti	N°	4.185	4.106	4.147
Dati di natura fiscale	u.m.	2022	2021	2020
Ricavi da vendite a terze parti		952.780.248	845.123.689	780.916.323
Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali		270.138	306.418	459.163
Utili/perdite ante imposte		147.781.945	104.839.979	79.924.758
Attività materiali diverse da disponibilità liquide ed equivalenti	€	2.414.606.300	2.368.554.293	2.087.275.743
Imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa		39.532.966	15.350.978	37.388.520
Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite		44.633.100	29.189.049	22.502.453

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

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

Dimensioni	u.m.	2022	2021	2020
Numero di dipendenti	N°	4.185	4.105	4.145
Dati di natura fiscale	u.m.	2022	2021	2020
Ricavi da vendite a terze parti		952.431.844	844.051.944	778.224.700
Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali		270.138	306.418	459.163
Utili/perdite ante imposte		147.616.151	104.697.323	79.011.601
Attività materiali diverse da disponibilità liquide e equivalenti	€	2.346.675.520	2.306.012.830	2.031.761.584
Imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa		39.567.685	15.253.362	37.195.978
Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite		44.631.222	29.130.169	22.226.547

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

Dimensioni	u.m.	2022	2021	2020
Numero di dipendenti	N°	0	1	2
Dati di natura fiscale	u.m.	2022	2021	2020
Ricavi da vendite a terze parti		348.404	1.071.745	2.690.778
Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali		0	0	0
Utili/perdite ante imposte		3.205	198.662	991.945
Attività materiali diverse da disponibilità liquide ed equivalenti	€	638.946	685.409	890.751
Imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa		34.719	97.616	192.542
Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite		1.878	58.880	275.906

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

Dimensioni	u.m.	2022	2021	2020
Numero di dipendenti	N°	0	0	0
Dati di natura fiscale	u.m.	2022	2021	2020
Ricavi da vendite a terze parti		0	0	845
Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali		0	0	0
Utili/perdite ante imposte		-91.488	-56.006	-78.788
Attività materiali diverse da disponibilità liquide ed equivalenti	€	67.291.834	61.856.054	54.623.408
Imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa		0	0	0
Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite		0	0	0

**Tabella 51. Periodo medio di pagamento dei fornitori**

Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV)	u.m.	2022	2021	2020
Periodo medio di pagamento dei fornitori	Giorni	63	84,5	70,7
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		-34	-93,73	51,6
Numero di giorni per pagamento fornitori (Techno Sky)	u.m.	2022	2021	2020
Periodo medio di pagamento dei fornitori	Giorni	39	40	40
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		-46	40,4	23,4
Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV Asia Pacific)	u.m.	2022	2021	2020
Periodo medio di pagamento dei fornitori	Giorni	5	5	5
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		0	0	0
Numero di giorni per pagamento fornitori (IDS AirNav)	u.m.	2022	2021	2020
Periodo medio di pagamento dei fornitori	Giorni	42	23,6	27,3
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		-17	-22	34,9
Numero di giorni per pagamento fornitori (D-Flight)	u.m.	2022	2021	2020
Periodo medio di pagamento dei fornitori	Giorni	90	60	60
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		30	40	24

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

Tipologia di valutazione	Unità di misura	2022	2021	2020
	N.			
Numero di fornitori valutati relativamente agli impatti sociali	N°	804	720	727
Numero di fornitori identificati come aventi significativi impatti sociali negativi, potenziali ed effettivi		0	0	0
Percentuale di fornitori identificati come aventi significativi impatti sociali negativi, potenziali ed effettivi, con i quali sono stati concordati miglioramenti in seguito alla valutazione	%	0,00%	0,00%	0,00%
Percentuale di fornitori identificati come aventi significativi impatti sociali negativi, potenziali ed effettivi, con i quali i rapporti sono stati interrotti in seguito alla valutazione, e il motivo		0,00%	0,00%	0,00%

*Nota: I valori rendicontati si riferiscono ai fornitori delle società ENAV, Techno Sky e D-Flight, in quanto soggette al Codice dei Contratti Pubblici D.Lgs. 50/2016, tramite il quale viene effettuata la valutazione in oggetto. Le restanti società non sono invece soggette al suddetto Codice e, pertanto, non effettuano questo tipo di valutazione.*

**Tabella 53. Struttura e composizione della Governance [GRI 2-9]**Struttura e composizione della Governance di **ENAV**

2020									
Consiglio di Amministrazione									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'Organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	Donna	NO	SÌ	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 2	Uomo	SÌ	NO	3	1	Presidente	NO	NO	SÌ
Consigliere 3	Donna	NO	SÌ	3	1	Consigliere	NO	NO	SÌ
Consigliere 4	Donna	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 5	Uomo	NO	SÌ	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 6	Uomo	NO	SÌ	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 7	Uomo	NO	SÌ	3	1	Presidente Collegio Sindacale	NO	NO	SÌ
Consigliere 8	Donna	NO	SÌ	3	2	Consigliere	NO	NO	SÌ
Consigliere 9	Uomo	NO	SÌ	3	1	Consigliere	NO	NO	SÌ

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

2022

Consiglio di Amministrazione

Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'Organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	Donna	NO	SÌ	3	2	Consigliere CdA	NO	NO	SÌ
Consigliere 2	Uomo	SÌ	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 3	Donna	NO	SÌ	3	1	Consigliere CdA	NO	NO	SÌ
Consigliere 4	Donna	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 5	Uomo	NO	SÌ	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 6	Uomo	NO	SÌ	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 7	Uomo	NO	SÌ	3	1	Presidente del Collegio Sindacale	NO	NO	SÌ
Consigliere 8	Donna	NO	SÌ	3	2	Consigliere CdA	NO	NO	SÌ
Consigliere 9	Uomo	NO	SÌ	3	1	Consigliere CdA	NO	NO	SÌ

2020 – 2021 – 2022

Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate

Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'Organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	Uomo	NO	SÌ	3	1	Presidente Collegio Sindacale	NO	NO	SÌ
Consigliere 2	Donna	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 3	Uomo	NO	SÌ	3	0	NA	NO	NO	SÌ

2020 – 2021 – 2022

Comitato Remunerazioni e Nomine

Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'Organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	Uomo	NO	SÌ	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 2	Donna	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 3	Uomo	NO	SÌ	3	1	Presidente Collegio Sindacale	NO	NO	SÌ



2020 – 2021 – 2022									
Comitato Sostenibilità									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'Organo di governo	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	Uomo	NO	SÌ	3	1	Consigliere	NO	NO	SÌ
Consigliere 2	Donna	NO	SÌ	3	1	Consigliere	NO	NO	SÌ
Consigliere 3	Donna	NO	SÌ	3	2	Consigliere	NO	NO	SÌ

### Struttura e composizione della Governance di **Techno Sky**

2020									
Consiglio di Amministrazione									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'Organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	Uomo	SÌ	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 2	Donna	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 3	Uomo	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ

2021									
Consiglio di Amministrazione									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'Organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	Uomo	SÌ	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 2	Donna	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 3	Uomo	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ

2022									
Consiglio di Amministrazione									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'Organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	Uomo	SÌ	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 2	Donna	NO	NO	2	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 3	Uomo	NO	NO	2	0	NA	NO	NO	SÌ

## Struttura e composizione della Governance di **IDS AirNav**

2020									
Consiglio di Amministrazione									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'Organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	Uomo	SÌ	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 2	Donna	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 3	Uomo	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ

2021									
Consiglio di Amministrazione									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'Organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	Uomo	SÌ	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 2	Donna	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 3	Uomo	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ

2022									
Consiglio di Amministrazione									
Nomi e Cognomi	Genere	Consigliere esecutivo	Consigliere indipendente	Durata del mandato dell'Organo di governo (anni)	Numero di altri incarichi e impegni significativi ricoperti da ciascun membro	Natura di tali impegni	Appartenenza a gruppi sociali sottorappresentati	Rappresentazione degli stakeholders	Competenze rilevanti per gli impatti dell'organizzazione
Consigliere 1	Uomo	SÌ	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 2	Uomo	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ
Consigliere 3	Donna	NO	NO	3	0	NA	NO	NO	SÌ

**Tabella 54. Conformità a leggi e regolamenti nel periodo di rendicontazione [GRI 2-27]**

Casi significativi di non conformità a leggi e regolamenti nel periodo di rendicontazione		2022	2021	2020
Casi per i quali sono state inflitte multe	n.	0	1	0
Casi per i quali sono state sostenute sanzioni non pecuniarie		0	0	0
Ammende per i casi di non conformità a leggi e regolamenti che sono state pagate durante il periodo di rendicontazione e una ripartizione di tale totale		2022	2021	2020
Sanzioni per non conformità a leggi verificatesi nel corrente periodo di rendicontazione	n.	0	1	0
	€	0	146.095	0
Sanzioni per non conformità a leggi verificatesi nei precedenti periodi di rendicontazione	n.	0	0	0
	€	0	0	0

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

**Tabella 55. Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time [GRI 401-2]**

		2022	2021	2020
Assicurazione sulla vita		SÌ	SÌ	SÌ
Assistenza sanitaria		SÌ	SÌ	SÌ
Copertura assicurativa in caso di disabilità e invalidità		SÌ	SÌ	SÌ
Congedo parentale		SÌ	SÌ	SÌ
Contributi pensionistici		SÌ	SÌ	SÌ
Partecipazione azionaria		NO	NO	NO

Nota: L'assicurazione sulla vita è prevista solo per la categoria professionale dei Dirigenti. L'indicatore fa riferimento all'intero Gruppo ENAV.

## Allegato 2 – GRI Content Index e tabelle di correlazione

**Tabella: Aspetti del D.Lgs. 254/2016, temi materiali e aspetti GRI**

Aspetto D.Lgs. 254/2016	Nr.	Tema materiale	Aspetto GRI
<b>Società</b>	1	Qualità del servizio	
	2	Gestione responsabile dei fornitori	GRI 414: Supplier Social Assessment
	3	Relazione con enti, istituzioni e associazioni di settore	GRI 2-28: Membership Associations
	4	Safety	GRI 416: Customer Health and Safety GRI 404: Training and Education
	5	Security	
	6	Innovazione tecnologica e digitalizzazione	
<b>Personale<sup>38</sup></b>	7	Adeguatezza, valorizzazione e sviluppo del capitale umano	GRI 404: Training and Education
	8	Diversità e inclusione	GRI 401: Employment GRI 405: Diversity and Equal Opportunity GRI 406: Non-discrimination
	9	Welfare aziendale	GRI 401: Employment GRI 402: Labor/Management Relations
	10	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	GRI 403: Occupational Health and Safety
<b>Corruzione</b>	11	Governance e integrità aziendale	GRI 205: Anti-corruption
	12	Creazione di valore economico-finanziario	GRI 201: Economic performance GRI 207: Tax
<b>Ambiente<sup>39</sup></b>	13	Consumi energetici e Climate change	GRI 302: Energy GRI 305: Emissions
	14	Emissioni elettromagnetiche	GRI 413: Local communities
	15	Gestione dei rifiuti	GRI 306: Waste
<b>Diritti Umani<sup>40</sup></b>	16	Gestione responsabile dei fornitori	GRI 414: Supplier Social Assessment
	17	Diversità e inclusione	GRI 406: Non-discrimination

38. Relativamente all'ambito "Personale", si precisa che i dati di D-Flight non sono separatamente dettagliati in quanto la Società ha 7 dipendenti distaccati assunti da ENAV, Techno Sky e IDS AirNav, che si aggiungono a 3 dipendenti distaccati assunti da Telespazio S.p.A./Leonardo S.p.A.

39. Relativamente all'aspetto "Ambiente", ENAV Asia Pacific, in virtù delle caratteristiche dell'azienda (1 ufficio) non è considerata rilevante ai fini degli impatti ambientali. Si precisa che i dipendenti distaccati di D-Flight operano all'interno della sede Techno Sky.

40. Riguardo all'aspetto "Diritti umani" il tema viene trattato trasversalmente nell'ambito di altri temi materiali.

## Tabella: GRI Content Index

<b>Statement of use</b>	ENAV S.p.A ha presentato una rendicontazione in conformità ai GRI Standards per il periodo 01.01.2022-31.12.2022
<b>GRI 1 used</b>	GRI 1: Foundation 2021
<b>Applicable GRI Sector Standard(s)</b>	Non applicabile

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
<b>General Disclosure</b>					
<b>GRI 2: General Disclosures</b>	2-1 Dettagli organizzativi	6-8; 67-68 ENAV ha sede legale a Roma in via Salaria 716.			
	2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	8			
	2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e punti di contatto	La frequenza di reporting è annuale. Per informazioni o commenti al presente documento è possibile inviare una richiesta a <a href="mailto:sostenibilita@enav.it">sostenibilita@enav.it</a> .			
	2-4 Revisione delle informazioni	182			
	2-5 Assurance esterna	184			
	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti di business	9-13; 128-131			
	2-7 Dipendenti	143-144			
	2-8 Lavoratori non dipendenti	144			
	2-9 Struttura e composizione della governance	102-107; 160-163			
	2-10 Nomina e selezione del massimo organo di governo	108-109			
	2-11 Presidente del massimo organo di governo	Il Presidente non è un alto dirigente della Società			
	2-12 Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	104-107; 109-114			
	2-13 Delega di responsabilità per la gestione di impatti	109-113			
	2-14 Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	16-17; 102-104; 109-114			
	2-15 Conflitti d'interesse	114-117			
	2-16 Comunicazione delle criticità	109-120			
	2-17 Conoscenze collettive del massimo organo di governo	113-117			
	2-18 Valutazione della performance del massimo organo di governo	113-114			
	2-19 Norme riguardanti le remunerazioni	124-127			
	2-20 Procedura di determinazione della retribuzione	124-127			
	2-21 Rapporto di retribuzione totale annuale	155			

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
<b>General Disclosure</b>					
<b>GRI 2: General Disclosures</b>	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	4-5			
	2-23 Impegno in termini di policy	115-120			
	2-24 Integrazione degli impegni in termini di policy	115-120			
	2-25 Processi volti a rimediare impatti negativi	115-120			
	2-26 Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	115-120			
	2-27 Conformità a leggi e regolamenti	164			
	2-28 Appartenenza ad associazioni	69-75			
	2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	64-65			
	2-30 Contratti collettivi	152			
<b>Temi materiali</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-1 Processo di determinazione dei temi materiali	180-181			
	3-2 Elenco di temi materiali	180-181			
<b>Performance economiche</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-3 Gestione dei temi materiali	28-29; 180-181			
<b>GRI 201: Performance economiche 2016</b>	201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	29			
<b>Anticorruzione</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-3 Gestione dei temi materiali	115-120; 180-181			
<b>GRI 205: Anticorruzione 2016</b>	205-1 Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	Nel triennio 2020-2022 i rischi legati alla corruzione sono stati valutati nell'ambito del processo di risk assessment nel 100% dei processi.			
	205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Dalle analisi e dagli approfondimenti condotti non sono state accertate nel triennio (2020-2022) casistiche di atti corruttivi (attivi/passivi).			

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
<b>Imposte</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-3 Gestione dei temi materiali	120-122; 127-128; 180-181			
<b>GRI 207: Imposte 2019</b>	207-1 Approccio alla fiscalità	127-128			
	207-2 Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	120-122; 127-128			
	207-3 Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	127-128			
	207-4 Reportistica per Paese	157-158			
<b>Energia</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-3 Gestione dei temi materiali	41-44; 180-181			
<b>GRI 302: Energia 2016</b>	302-1 Consumo di energia interno all'organizzazione	41-44; 136			
	302-3 Intensità energetica	137			
<b>Emissioni</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-3 Gestione dei temi materiali	34-35; 39-48; 121; 123-124; 180-181			
<b>GRI 305: Emissioni 2016</b>	305-1 Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	34-35; 39-48; 137			
	305-2 Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2)	34-35; 39-48; 137			
	305-3 Altre emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette (Scope 3)	34-35; 39-48; 138			
	305-4 Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)	138			
	305-5 Riduzione delle emissioni di GHG	139			
<b>Rifiuti</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-3 Gestione dei temi materiali	34-35; 50; 180-181			
<b>GRI 306: Rifiuti 2020</b>	306-1 Generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti	50			
	306-2 Gestione degli impatti significativi correlati ai rifiuti	50			
	306-3 Rifiuti generati	50; 139			
	306-4 Rifiuti non conferiti in discarica	50; 139-140			
	306-5 Rifiuti conferiti in discarica	50; 139-140			
<b>Occupazione</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-3 Gestione dei temi materiali	78-79; 82-85; 180-181			
<b>GRI 401 Occupazione 2016</b>	401-1 Nuove assunzioni e turnover	146-148			
	401-2 Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	92-94; 164			



GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
<b>Relazioni tra lavoratori e management</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-3 Gestione dei temi materiali	78-79; 82-85; 97-98; 180-181			
<b>GRI 402: Relazioni tra lavoratori e management 2016</b>	402-1 Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	<p>Con riferimento ai cambiamenti organizzativi e il relativo periodo minimo di preavviso, ciascun Paese del Gruppo rispetta le normative locali di riferimento in tale ambito.</p> <p>Nello specifico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per ENAV i cambiamenti organizzativi significativi vengono comunicati nel rispetto dell'autonomia e della responsabilità dell'Azienda così come disciplinato dall'art. 7 "diritti di informazione" del CCNL. Tali comunicazioni vengono effettuate con congruo preavviso;</li> <li>- per Techno Sky e IDS AirNav le comunicazioni in merito ai cambiamenti organizzativi vengono effettuate secondo le previsioni di legge e/o contratti collettivi e/o accordi sindacali. Il periodo di preavviso per le comunicazioni viene effettuata secondo le previsioni di legge e/o contratti collettivi e/o accordi sindacali.</li> </ul>			

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
<b>Salute e sicurezza sul lavoro</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-3 Gestione dei temi materiali	95-96; 180-181			
<b>GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro 2018</b>	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	95-96; 173-174			
	403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	120-122			
	403-3 Servizi di medicina del lavoro	95-96			
	403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	95-96			
	403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	95-96			
	403-6 Promozione della salute dei lavoratori	95-96			
	403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	95-96			
	403-9 Infortuni sul lavoro	153			
	403-10 Malattie professionali	Nel triennio 2020-2022 non si sono verificati casi di malattia professionale all'interno del Gruppo ENAV.			
<b>Formazione e istruzione</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-3 Gestione dei temi materiali	85-92; 180-181			
<b>GRI 404: Formazione e istruzione 2016</b>	404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	148-150			
	404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza nella transizione	85-92			
	404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono periodicamente valutazioni delle loro performance e dello sviluppo professionale	155			
<b>Diversità e pari opportunità</b>					
<b>GRI 3: Material Topics</b>	3-3 Gestione dei temi materiali	79-81; 180-181			
<b>GRI 405: Diversità e pari opportunità 2016</b>	405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	145; 156			

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission		
			Requirement(s) Omitted	Reason	Explanation
<b>Non discriminazione</b>					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	79-81; 180-181			
GRI 406: Non discriminazione 2016	406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Nel triennio 2020-2022 non si sono verificati episodi di discriminazione all'interno del Gruppo ENAV.			
<b>Comunità locali</b>					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	49-50; 180-181			
GRI 413: Comunità locali 2016	413-2 Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	49-50			
<b>Valutazione sociale dei fornitori</b>					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	128-129; 180-181			
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori	414-2 Impatti sociali negativi sulla catena di fornitura e azioni intraprese	159			
<b>Salute e sicurezza dei clienti</b>					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	14-15; 131-132; 180-181			
GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti 2016	416-1 Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi	La totalità delle attività svolte da ENAV e Techno Sky. Tale indicatore non è applicabile a IDS AirNav e D-Flight in quanto le caratteristiche dei prodotti e dei servizi offerti per loro natura non impattano sulla Salute e Sicurezza del Cliente.			
<b>Security</b>					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	131-132; 180-181			
<b>Innovazione tecnologica e digitalizzazione</b>					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	51-55; 180-181			
<b>Qualità del servizio</b>					
GRI 3: Material Topics	3-3 Gestione dei temi materiali	51-55; 57-61; 131-132; 180-181			

**Tabella: Raccomandazioni TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosure)**

Area tematica	Raccomandazione TCFD	Disclosure	Pagina
<b>Governance</b>	Descrivere la supervisione del Consiglio di Amministrazione sui rischi e le opportunità legati al clima	Governance – Ruolo del Consiglio di Amministrazione nella gestione degli impatti	109
	Descrivere il ruolo della dirigenza nella valutazione e nella gestione dei rischi e delle opportunità legati al clima	Governance – Ruolo del Consiglio di Amministrazione nella gestione degli impatti	109
<b>Strategia</b>	Descrivere i rischi e le opportunità legati al clima che l'azienda ha individuato nel breve, medio e lungo termine	Governance – Rischi legati al climate change	123
	Descrivere l'impatto dei rischi e delle opportunità legati al clima sulle attività, sulla strategia e sulla pianificazione finanziaria dell'azienda	Governance – Rischi legati al climate change	123
	Descrivere la resilienza della strategia dell'azienda, prendendo in considerazione diversi scenari legati al clima, incluso uno scenario di aumento delle temperature di 2 °C o meno	Governance – Rischi legati al climate change	123
<b>Gestione dei rischi</b>	Descrivere i processi attuati dall'organizzazione per identificare e valutare i rischi legati al cambiamento climatico	Governance – Gestione dei rischi e delle opportunità, Rischi legati al climate change	120; 123
	Descrivere i processi attuati dell'organizzazione per la gestione dei rischi legati al cambiamento climatico	Governance – Gestione dei rischi e delle opportunità, Rischi legati al climate change	120; 123
	Descrivere come i processi per identificare, valutare e gestire i rischi legati al cambiamento climatico sono integrati nella gestione complessiva del rischio dell'azienda	Governance – Gestione dei rischi e delle opportunità, Rischi legati al climate change	120; 123
<b>Metriche e obiettivi</b>	Divulgare le metriche utilizzate dall'azienda per valutare i rischi e le opportunità legati al cambiamento climatico in linea con la sua strategia e il processo di gestione del rischio	Governance – Rischi legati al climate change	123
		Planet – L'impegno per la decarbonizzazione delle attività del Gruppo	39
	Divulgare le emissioni di gas a effetto serra (GHG) di Scope 1, Scope 2 e, se del caso, Scope 3 e i relativi rischi	Planet – L'impegno per la decarbonizzazione delle attività del Gruppo	39
		Descrivere gli obiettivi utilizzati dall'azienda per gestire i rischi e le opportunità legati al clima e le performance rispetto a tali obiettivi	Planet – L'impegno per la decarbonizzazione delle attività del Gruppo Allegato 4 – Il Piano di Sostenibilità 2021-2024

## *Allegato 3 – Sistemi di Gestione, Certificazioni e Attestazioni del Gruppo ENAV*

### *Sistemi di Gestione del Gruppo ENAV*

- Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV (197 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative)
- Sistema di Gestione per la Qualità di Techno Sky (107 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative)
- Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro del Gruppo ENAV (20 documenti tra procedure e istruzioni operative)
- Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di ENAV (7 procedure)
- Sistema di Gestione per la Qualità di IDS AirNav (24 documenti tra procedure e istruzioni operative)
- Sistema di Gestione della Security del Gruppo ENAV (42 documenti tra regole, procedure, linee guida e istruzioni operative)
- Safety Management System di ENAV (18 documenti tra procedure e linee guida)
- Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV Asia Pacific (3 procedure)
- Sistema di Gestione Ambientale del Gruppo ENAV (15 procedure)

### *Certificazioni e attestazioni di ENAV*

- Certificazione ISO 9001:2015 del Sistema di Gestione per la Qualità rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Certificazione ISO/IEC 27001:2013 del Sistema di Gestione della Security rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato per la parte relativa alla sicurezza delle informazioni
- Certificazione ISO 37001:2016 del Sistema di Gestione Anticorruzione rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Certificazione ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Certificazione quale fornitore di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea (“Certificazione Service Provider”), rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) n. 373/2017 per i servizi ATS, ATFM, ASM, AIS, MET, CNS e FPD
- Certificazione quale Organizzazione di addestramento per controllori del traffico aereo, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento (UE) 2015/340
- Certificazione quale Organizzazione di formazione per gli operatori del servizio informazioni di volo, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento “Licenza di operatore dei servizi di informazioni volo (FIS)”
- Certificazione quale Organizzazione di formazione per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento “Requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea”
- Certificazione quale Organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo, rilasciata da General Civil Aviation Authority (GCAA) degli Emirati Arabi Uniti (UAE) ai sensi del Civil Aviation Advisory Publication CAAP 68 Instrument Flight Procedure Design Requirements

- Certificato di Approvazione per l'impresa per la gestione della navigabilità continua e dell'impresa di manutenzione ai sensi del Regolamento (UE) 1321/2014 (flotta aerea)

### *Certificazioni e attestazioni di Techno Sky*

- Certificazione ISO 9001:2015 del Sistema di Gestione per la Qualità rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Certificazione ISO/IEC 27001:2013 del Sistema di Gestione della Security, rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato per la parte relativa alla sicurezza delle informazioni
- Certificazione ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Attestazione di riconoscimento AQAP 2110/160 del Sistema di Gestione per la Qualità rilasciato dal Ministero della Difesa
- Attestazione di qualificazione all'esecuzione di lavori pubblici ai sensi del DPR 207/2010
- Accreditamento del Centro LAT n. 15 come Laboratorio di taratura, ai sensi della norma internazionale UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018, rilasciato da Accredia
- Certificazione di conformità al Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2067 (F-GAS) per i servizi di "Installazione, manutenzione, o riparazione di apparecchiature fisse di refrigerazione, condizionamento d'aria e pompe di calore contenenti taluni gas fluorurati ad effetto serra"
- Attestazione Capability Maturity Model Integration for Development V2.0 (CMMI-DEV) per lo sviluppo di prodotti e servizi che attesta il grado di maturità raggiunto nello sviluppo del software (Maturity Level 2)

### *Certificazioni e attestazioni di IDS AirNav*

- Certificazione ISO 9001:2015 del Sistema di Gestione della Qualità, rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Certificazione ISO/IEC 27001:2013 del Sistema di Gestione della Security, rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato per la parte relativa alla sicurezza delle informazioni
- Certificazione ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Certificazione ISO 14001:2015 del Sistema di Gestione Ambientale rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato
- Attestazione Capability Maturity Model Integration for Development V2.0 (CMMI-DEV) per lo sviluppo di prodotti e servizi che attesta il grado di maturità raggiunto nello sviluppo del software (Maturity Level 3)

### *Certificazioni e attestazioni di D-Flight*

- Certificazione ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato

## Allegato 4 – Piano di Sostenibilità 2021-2024

### Strategia e Governance

Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2022
Valutazione dei fornitori rispetto ai criteri ESG	Percentuale di fornitori core coinvolti nella valutazione (rispetto ai criteri ESG) sul totale dei fornitori core di ENAV	Data Avvio valutazione	✓ 2021	77% dei fornitori "core" valutati rispetto ai criteri ESG
		75%	✓ 2022	
		100%	2023	
ESG Rating (Previsto nel piano LTI 2023)	Identificazione del Rating Assessment sul rating (Gap analysis + Action Plan)	Assessment	✓ 2021	
	Miglioramento del Rating ESG	Rating S&P (+30% rispetto score 2021)	2023	
Incremento della Formazione erogata nei confronti dei dipendenti del Gruppo ENAV su temi che contemplano aspetti connessi al D.Lgs. 231/01 e Codice Etico, Anti-Bribery and Anti-Corruption, Fraud e Whistleblowing	Percentuale di ore di formazione erogata ai dipendenti in più rispetto al 2020 (ore erogate dalla struttura Internal Audit nel 2020 pari a 4h e 50 minuti). Per l'anno 2023, le tematiche di formazione relative ad Anti Bribery and Anti Corruption e Fraud, l'ownership verrà sviluppata congiuntamente dalle strutture IA e ICRM.	+5%	✓ 2021	Target 2022 superato
		+6,5%	✓ 2022	
		+7,5%	2023	
<i>new</i> Definizione di un modello di misurazione degli impatti economici, sociali ed ambientali generati dalle iniziative strategiche di sostenibilità dell'Azienda	Elaborazione modello di misurazione	Data presentazione	2023	

### Politiche

Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2022
Monitoraggio degli standard in materia di salute e sicurezza sul lavoro anche attraverso il mantenimento della certificazione ISO 45001:2018	Mantenimento della certificazione ISO 45001:2018	Rinnovo certificato	2023	
Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione (Indicatore previsto nella politica di incentivazione a breve termine MBO 2021 per AD e DRS)	Ottenimento certificazione ISO 37001	Acquisizione certificato	✓ 2021	
	Mantenimento certificazione ISO 37001	<i>new</i> Rinnovo certificato	2023	
Pubblicazione della "media" policy	Pubblicazione su intranet aziendale della policy	Data di pubblicazione	✓ 2021	
Elaborazione del regolamento su molestie e abusi sul luogo di lavoro	Pubblicazione su intranet aziendale del regolamento	Data di pubblicazione	✓ 2021	
<i>new</i> Ottenimento certificazione EASI (Ecosistema Aziendale di Sostenibilità Integrato)	Ottenimento certificazione	Data certificazione	2023	
<i>new</i> Valutazione di fattibilità per adozione dello standard ISO 56002 per la gestione dei processi di innovazione in azienda	Elaborazione studio di fattibilità e valutazione costi/opportunità	Data valutazione	2023	



	Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2022
<i>new</i>	Valutazione di fattibilità per la certificazione secondo la Prassi di riferimento UNI/PdR 125:2022 (Politiche di parità di genere)	Elaborazione studio di fattibilità e valutazione costi/opportunità	Data valutazione	2023	
<i>new</i>	Valutazione di fattibilità per la certificazione secondo norma ISO 30415:2021 (Diversity & Inclusion).	Elaborazione studio di fattibilità e valutazione costi/opportunità	Data valutazione	2023	

### Innovazione tecnologica

	Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2022
	Automazione avanzata delle maggiori torri di controllo attraverso una nuova piattaforma ATM di aeroporto (“Electronic strip/Radar presentation”)	Collaudo del sistema su ciascun aeroporto coinvolto secondo le annualità previste	Data collaudo	✔ 2021 LIN ✔ 2021 TV ✔ 2022 CIA 2023 FCO 2024 OLB	Collaudo su Roma Ciampino avvenuto nel mese di dicembre 2022
	Sistema di ottimizzazione delle sequenze di avvicinamento (“Arrival Manager – AMAN”)	Collaudo dei sistemi applicati presso gli aeroporti di Malpensa e Fiumicino	Date collaudi	✔ 2022 RM 2023 MI	Implementazione avvenuta nel mese di dicembre 2022
	TOC-HAL: progetto di remotizzazione della diagnostica sugli apparati dei siti remoti che consente la centralizzazione del controllo e l’ottimizzazione dell’intervento dei manutentori	Collaudo dei sistemi di tutte le 10 isole previste	Date collaudi	2023	
	Progetto di automazione meteo “METAR AUTO” (sistema di osservazione meteo con possibilità di emissione messaggistica automatica in caso di contingency)	Collaudo dei sistemi meteo automatizzati “METAR AUTO” dei 23 aeroporti previsti	Date collaudi	✔ 2021	
	Integrazione avvicinamenti (trasferimento degli avvicinamenti radar da alcuni aeroporti ai rispettivi centri di controllo di riferimento)	Collaudo ed entrata in esercizio Trasferimento di Verona su Milano, Trieste su Padova, Bari su Brindisi, Lamezia Terme su Roma	Date collaudi	✔ 2021	
Collaudo ed entrata in esercizio Trasferimento di Napoli su Roma		✔ 2022		Trasferimento completato in data 19/05/2022	
Collaudo ed entrata in esercizio Trasferimento di Torino su Milano, Venezia su Padova, Firenze su Roma		2023			
Collaudo ed entrata in esercizio Trasferimento di Genova su Milano, Palermo su Roma, Bologna su Padova		2024			
<i>new</i>	Sviluppo di attività di ricerca e innovazione correlate agli SDGs	Completamento di num. 3 progetti di ricerca e innovazione del Gruppo Enav abilitanti all’uso di droni per il monitoraggio ambientale e il monitoraggio delle infrastrutture civili.	Data verbale chiusura progetto	2024	
<i>new</i>	Ricerca e sviluppo di algoritmi di intelligenza artificiale e machine learning, da eseguire in ambienti cloud di High Performance Computing, funzionali alle attività core e no-core del Gruppo e ai temi di sostenibilità	Numero di algoritmi sviluppati su tematiche di business aziendale	Sviluppo di 4 algoritmi	2024	

## Reporting e comunicazione

Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2022
Piano di Comunicazione interna sullo sviluppo della cultura di sostenibilità	Numero di progetti di comunicazione interna da avviare nell'anno	3	✔ 2021	
	Crescita % di ingressi su Follow me (1.051.578 visite a dicembre 2020)	+20%	✔ 2021	
Veicolare l'immagine di ENAV come player di riferimento di settore nella lotta al climate change e nell'innovazione digitale sostenibile	Numero di follower sul social network LinkedIn (20.300 follower su LinkedIn ENAV a marzo 2021)	+10%	✔ 2021	
<i>new</i> Sviluppo dell'analisi di materialità secondo il concetto di "Double Materiality"	Identificazione della nuova lista dei temi rilevanti	Data approvazione	2024	
<i>new</i> Elaborazione GHG Report	Pubblicazione GHG Report	Data pubblicazione	2024	
<i>new</i> Ulteriore impulso alla comunicazione esterna sui temi di sostenibilità	Realizzazione del film breve sui temi di sostenibilità	Data pubblicazione	2023	
<i>new</i> Divulgazione dei temi di sostenibilità alle nuove generazioni attraverso un «Report Generazionale»	Realizzazione del «Report Generazionale»	Data presentazione	2024	
<i>new</i> Rendicontazione integrata delle performance aziendali	Presentazione del modello di Relazione Annuale Integrata al Vertice aziendale	Data presentazione	2024	

## Cultura aziendale e progetti dedicati

Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2022
Definizione del "Purpose" di ENAV	Pubblicazione del "Purpose"	Data presentazione	✔ 2021	
Sviluppare iniziative finalizzate a favorire l'inclusione di tutti i dipendenti, a prescindere da età, sesso, etnia, religione, orientamento sessuale e persone con disabilità	Numero di persone coinvolte nel progetto pilota di valorizzazione delle persone con disabilità	20	✔ 2021	
Sviluppare ulteriormente la cultura della Sostenibilità attraverso un maggior coinvolgimento delle strutture del Gruppo presenti sul territorio	Coinvolgimento nei focus di personale presente sul territorio	Almeno 3 focus group	✔ 2021	
	Numero di nuovi ambassador sul territorio individuati	10	✔ 2021	
Miglioramento della qualità della vita dei dipendenti attraverso iniziative mirate in ambito welfare	Sviluppo della piattaforma per la conversione del premio di risultato in strumenti di welfare	Data presentazione	✔ 2021	
	Misurazione dell'indice di soddisfazione del work life balance anche a seguito di nuove modalità di lavoro (es. smart working)	Data presentazione analisi	✔ 2022	I risultati della misurazione sono stati presentati in data 20/02/2022
Assessment sul diversity management, relativa gap analysis e action plan (Indicatore previsto nella politica di incentivazione a breve termine MBO 2021 per AD e DRS)	Predisposizione assessment e relativa gap analysis e action plan	Presentazione Lavoro	✔ 2021	

Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2022
Formazione operativa (Obiettivi che rientrano nei due ESG Sustainability Linked Term Loans, sottoscritti ad ottobre 2020)	Ore di formazione operativa (73.000 ore nel 2019)	78.000	✔ 2021	
		82.000	✔ 2022	Target superato (> 94.000 ore)
<i>new</i> Acquisizione di nuovi talenti con sensibilità sulle tematiche ESG	Costruzione e validazione di un nuovo strumento di selezione che supporti la valutazione dell'assetto valoriale sulle tematiche ESG durante il processo di talent acquisition.	<b>Svolgimento della prima selezione con l'utilizzo del nuovo tool</b>	2023	
Avvicinare le donne alle professioni del core business con particolare riferimento alle attività di controllo del traffico aereo e di manutenzione attraverso una sensibilizzazione delle donne ai ruoli tecnico-operativi	Avvio del progetto di sensibilizzazione	Data avvio	✔ 2022	Diverse attività avviate nel 2022 (maggiori dettagli nel capitolo People)
Nelle selezioni dall'esterno la % di donne destinate a ruoli operativi deve essere pari almeno al 25% (comply or explain)	Partecipazione minima della popolazione femminile	25%	✔ 2021	
Negli assessment interni finalizzati alla copertura di nuove posizioni in ambito operativo deve essere coinvolta una % di donne pari almeno al 20% (comply or explain)	Partecipazione minima della popolazione femminile	20%	✔ 2021	
Negli assessment interni finalizzati alla copertura di nuove posizioni in ambito corporate deve essere coinvolta una % di donne pari almeno al 50% (comply or explain)	Partecipazione minima della popolazione femminile	50%	✔ 2021	

### Climate change

Obiettivi	KPI	Target	Anno	TARGET raggiunto nel 2022
Raggiungimento della Carbon Neutrality del Gruppo (Scopo 1 e Scopo 2) attraverso la riduzione delle emissioni e l'acquisto di carbon credits per la parte non riducibile (Previsto nel piano LTI ciclo 2020- 2022)	Percentuale di riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> all'anno rispetto al totale delle emissioni prodotte nel 2019 (38.816 t – market based) e acquisto carbon credits	-23% CO <sub>2</sub>	✔ 2021	La compensazione delle emissioni 2022 – ai fini del raggiungimento della Carbon Neutrality – avverrà a seguito dell'approvazione del presente documento
		<b>- 70% emissioni CO<sub>2</sub> (Scope 1 e 2) + Carbon Neutrality</b>	✔ 2022	
Abbattimento dell'energia elettromagnetica trasmessa attraverso una ottimizzazione sugli strumenti di navigazione	Percentuale di dismissione degli NDB	50%	✔ 2022	Alla data del 31/12/2022 risulta dismesso il 50% degli NDB
		<i>new</i> 90%	2024	
Ulteriore sviluppo del progetto "Plastic Free" finalizzato alla progressiva riduzione delle plastiche monouso da tutte le sedi aziendali	Tonnellate di plastiche monouso ridotte nelle sedi (consumo totale ENAV 2019: 14,2t)	1,5 t	✔ 2021	
Ulteriore sviluppo del progetto di sostituzione della flotta auto aziendale con macchine elettriche/ ibride/plug in	Percentuale di parco auto aziendale sostituito con auto elettriche/ibride/ plug in	31%	✔ 2021	Alla data del 31/12/2022 risulta sostituito il 45% della flotta auto aziendale
		45%	✔ 2022	
		<i>new</i> 73%	2023	
		<i>new</i> 80%	2024	

Obiettivi	KPI	Target	Anno	TARGET raggiunto nel 2022
Assessment emissioni CO <sub>2</sub> : ampliamento allo Scope 3 (Indicatore previsto nella politica di incentivazione a breve termine MBO 2021 per AD e DRS)	Presentazione dell'assessment al top management	Data presentazione	♥ 2021	
Predisposizione del Science Based Target (Indicatore previsto nella politica di incentivazione a breve termine MBO 2021 per AD e DRS)	Ottenimento della certificazione da parte di SBTi	Data certificazione	♥ 2021	
Realizzazione di progetti finalizzati all'efficienza energetica	Autorizzazione, collaudo e messa in esercizio: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impianto di Trigenerazione ACC ROMA</li> <li>• Impianto illuminazione interni LED ACC Padova, ACC Roma e Sede centrale</li> <li>• Impianto di condizionamento ACC Roma</li> <li>• Impianto Fotovoltaico Radar MASSERIA 33 kW, Impianti Fotovoltaici a LAMPEDUSA 37 kW, GENOVA 17 kW, CATANIA 20 kW, NAPOLI 75 kW.</li> </ul>	100%	♥ 2022	Impianti attivati entro il mese di dicembre 2022 (maggiori dettagli nel capitolo "Planet")
	Autorizzazione, collaudo e messa in esercizio: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prototipo di utilizzo di ecocombustibili per GE di emergenza</li> <li>• Impianto Fotovoltaico ACADEMY Forlì, Brancasi, APT Brindisi</li> <li>• Eliminazione n. 1 caldaia (Ciampino ACC)</li> </ul>	100%	2023	
	<b>new</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autorizzazione, collaudo e messa in esercizio: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impianto condizionamento BT di Napoli</li> <li>• Impianto di condizionamento BT Bari</li> <li>• Impianto di condizionamento BT Malpensa <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasformazione ad ecocombustibili di 40 GE di emergenza</li> </ul> </li> <li>• Impianto Fotovoltaico Ustica</li> <li>• Eliminazione n. 2 caldaie (Bari, Malpensa)</li> </ul> </li> </ul>	100%	2024	
<b>new</b> Miglioramento del processo di reporting delle Emissioni Scope 3 – Capital Goods	Implementazione della nuova metodologia di calcolo per le emissioni di Scope 3 – categoria Capital Goods	Data	2023	
<b>new</b> Definizione di un nuovo approccio alla Circular economy	Valutazione del livello di circolarità as-is ed elaborazione di un Action Plan	Data presentazione	2023	
<b>new</b> Definizione degli impatti del Climate Change sul business di ENAV	Quantificazione e misurazione dei principali impatti sul business	Data prima misurazione	2023	
<b>new</b> Raggiungimento degli obiettivi SBTi Scope 1 e 2 al 2030	Definizione strategia climatica al 2030 finalizzata al raggiungimento degli obiettivi SBTi Scope 1 e 2 al 2030	Approvazione strategia	2023	
<b>new</b> Abbattimento delle emissioni Scope 3 del 13,5% al 2030	Definizione strategia "Sustainable Supply Chain" finalizzata all'abbattimento delle emissioni Scope 3 del 13,5% al 2030	Approvazione strategia	2023	

## Allegato 5 – Analisi di materialità, nota metodologica e perimetro di reporting

### Analisi di materialità<sup>41</sup>

Il 2022 si è caratterizzato per il nuovo approccio alla materialità, dettato dallo standard di rendicontazione *Global Reporting Initiative* (GRI) 2021, costruito attorno al concetto di impatto<sup>42</sup>. Gli impatti del Gruppo ENAV sono stati definiti attraverso un'approfondita analisi del contesto di riferimento – anche facendo tesoro dell'esperienza nel *reporting* non finanziario e nel processo di *stakeholder management* del Gruppo ENAV – dall'analisi del Piano Industriale e del Piano di Sostenibilità nonché dall'analisi delle principali fonti pubbliche di riferimento e *best practices*. Tale processo è stato svolto anche attraverso il coinvolgimento di tutte le strutture organizzative della Capogruppo, del neocostituito *ESG Steering Committee* e dei principali stakeholder del Gruppo ENAV. Sono stati definiti materiali quei temi che riflettevano l'impatto più significativo dell'azienda sull'economia, l'ambiente, le persone e i diritti umani.

41. In osservanza dell'*European common enforcement priorities for 2022 annual financial reports* emanato dall'ESMA il 28 ottobre 2022.

42. Gli impatti possono essere effettivi o potenziali, negativi o positivi, a breve o a lungo termine, intenzionali o non intenzionali, reversibili o irreversibili.

Nella tabella sottostante sono riportati gli impatti associati ai temi materiali<sup>43</sup>:

Impatti	Tema materiale	Aspetto GRI
Mantenimento di alti livelli di performance legati alla qualità dei servizi di assistenza alla navigazione aerea che abilita la mobilità delle persone	Qualità del servizio	
Promozione di comportamenti responsabili e verifica del rispetto dei principi etici del Gruppo da parte dei fornitori, a sostegno della resilienza della supply chain di ENAV	Gestione responsabile dei fornitori	Supplier Social Assessment (414)
Sviluppo di sinergie con enti, istituzioni e associazioni del settore dell'aviazione civile al fine di realizzare una visione comune per l'armonizzazione del sistema di gestione del traffico aereo europeo	Relazione con enti, istituzioni e associazioni di settore	Membership Associations (2-28)
Mantenimento dei livelli di Safety dei servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico aereo tramite la prevenzione di possibili situazioni di degrado / failure delle prestazioni di una o più componenti (People, Procedure, Equipment) del sistema funzionale tale da avere impatti sulla fornitura dei Servizi di Navigazione Aerea	Safety	Customer Health and Safety (416) Training and Education (404)
Adozione di idonee misure di sicurezza atte a proteggere la riservatezza, l'integrità e la disponibilità dei dati e delle informazioni gestite, al fine di prevenire ricadute negative sull'operatività e sul business	Security	
Azioni volte alla diffusione della cultura della sicurezza sui luoghi di lavoro, finalizzate alla prevenzione di infortuni e malattie professionali	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	Occupational Health and Safety (403)
Sviluppo di soluzioni tecnologiche e digitali per il miglioramento dei Servizi di Navigazione Aerea	Innovazione tecnologica e digitalizzazione	
Creazione di eccellenze professionali e valorizzazione e miglioramento delle competenze dei dipendenti attraverso piani di formazione e sviluppo professionale	Adeguatezza, valorizzazione e sviluppo del capitale umano	Training and Education (404)
Creazione di un ambiente di lavoro inclusivo ed equo al fine di prevenire episodi di discriminazione o abuso in azienda e offrire pari opportunità in tutti i processi valutativi	Diversità e inclusione	Employment (401) Diversity and Equal Opportunity (405) Non-discrimination (406)
Sostegno del work-life balance e promozione di iniziative di welfare aziendale per accrescere il benessere delle persone	Welfare aziendale	Employment (401) Labor/Management Relations (402)
Condotta etica del business e comunicazione trasparente delle informazioni relative all'operato dell'Azienda al fine di prevenire situazioni di non conformità alla normativa applicabile di qualsiasi tipologia, inclusa quella in materia di anticorruzione	Governance e integrità aziendale	Anti-corruption (205)
Creazione di valore economico finanziario a beneficio degli stakeholder, anche attraverso la corretta gestione fiscale	Creazione di valore economico-finanziario	Economic Performance (201) Tax (207)
Efficientamento del consumo di energia per il funzionamento degli asset e impegno nella riduzione e compensazione delle emissioni di gas climalteranti al fine di mitigare l'impatto del Gruppo sui cambiamenti climatici	Consumi energetici e climate change	Energy (302) Emissions (305)
Impegno nella ottimizzazione degli apparati di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS) – anche attraverso la partecipazione ai tavoli internazionali in cui si definiscono i nuovi standard – al fine di favorire il contenimento delle emissioni elettromagnetiche generate nell'ambito dell'erogazione dei relativi servizi	Emissioni elettromagnetiche	Local Communities (413)
Impegno nel contenimento dell'impatto sugli ecosistemi privilegiando l'adozione dell'avvio a recupero dei rifiuti generati nell'ambito delle attività aziendali	Gestione dei rifiuti	Waste (306)

43. Rispetto ai temi materiali rendicontati nella DNF 2021, i temi materiali "Governance solida" e "Lotta alla corruzione e integrità aziendali" sono stati integrati nel tema materiale "Governance e integrità aziendale", il tema materiale "Adeguatezza del capitale umano" è stato ampliato in "Adeguatezza, valorizzazione e sviluppo del capitale umano", il tema materiale "Tutela e benessere dei dipendenti" è stato modificato in "Welfare aziendale". Inoltre, alcuni temi materiali sono stati riformulati come segue: "Salute e sicurezza dei lavoratori" (2021) modificato in "Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro"; "Diversità, inclusione e pari opportunità" (2021) modificato in "Diversità e inclusione"; "Gestione responsabile della catena di fornitura" (2021) modificato in "Gestione responsabile dei fornitori".

## Nota metodologica

Il Gruppo ENAV, in conformità a quanto previsto dall'art. 5, comma 3, lettera b) del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito il "Decreto") e successive integrazioni, ha predisposto la Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario (nel seguito anche "Dichiarazione", "Bilancio di Sostenibilità" o "Bilancio"), che costituisce una dichiarazione distinta dalla relazione sulla gestione.

La Dichiarazione, redatta ai sensi degli articoli 3 e 4 del Decreto secondo quanto previsto dallo stesso, contiene informazioni relative ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva. La rendicontazione riflette i principi che caratterizzano i *GRI Sustainability Reporting Standards* (accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, completezza, tempestività, verificabilità e contesto di sostenibilità<sup>44</sup>).

La presente Dichiarazione è stata redatta secondo i GRI Standards pubblicati dal Global Reporting Iniziative (*GRI Standards* – opzione "in accordance with"), autorevole organismo indipendente dedicato alla definizione di modelli per la rendicontazione non finanziaria. Le *disclosure* e gli indicatori riportati all'interno del testo sono riportati nel GRI "Content Index" ("Allegato 2 – GRI Content Index e tabelle di correlazione").

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

Eventuali modifiche relative alle informazioni pubblicate nei precedenti esercizi di *reporting* sono state opportunamente segnalate all'interno della presente DNF.

La presente DNF risponde alle richieste del Regolamento UE 852/2020 e dell'Atto Delegato relativo all'articolo 8 del suddetto Regolamento in merito alle attività, alle spese in conto capitale e alle spese operative associate ad attività ecosostenibili, così come riportato nel relativo paragrafo "La Tassonomia EU".

Il presente documento è approvato dal Consiglio di Amministrazione di ENAV in data 15 marzo 2023.

In ottemperanza al D.Lgs. 254/2016, la presente Dichiarazione Non Finanziaria, ad eccezione dell'informativa relativa agli indicatori riepilogati nella tabella "Raccomandazioni TCFD (*Task Force on Climate-related Financial Disclosure*)" e al contenuto del paragrafo "La Tassonomia EU", è stata sottoposta ad esame limitato secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) – Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*", emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB), da parte di EY S.p.A. Inoltre, si specifica che gli indicatori quantitativi non riferiti ad alcuna general o *topic-specific disclosure* dei GRI Standards, riportati in corrispondenza delle pagine indicate nel *Content Index*, non sono oggetto di esame limitato da parte di EY S.p.A.

La Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario 2022, così come quelle redatte per gli anni fiscali 2021, 2020, 2019, 2018 e 2017, è disponibile sul sito internet del Gruppo ([www.enav.it](http://www.enav.it)).

44. Si veda capitolo "Stakeholder" e "Allegato 5 – Analisi di materialità, nota metodologica e perimetro di reporting".



## *Perimetro di reporting*

Le informazioni qualitative e quantitative contenute nella Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario si riferiscono alla performance del Gruppo ENAV (di seguito anche “il Gruppo”) per l’esercizio chiuso il 31 dicembre 2022. La frequenza della rendicontazione è annuale e il periodo di rendicontazione del presente documento è il medesimo della Relazione Finanziaria Annuale. Inoltre, ai fini di una migliore comparazione o contestualizzazione delle informazioni fornite, sono stati inseriti e opportunamente indicati i dati riferiti all’Esercizio 2021 e all’Esercizio 2020.

La presente Dichiarazione comprende i dati e le informazioni riferiti al “Gruppo ENAV”, ovvero l’insieme delle società composto dalla Capogruppo, ENAV S.p.A., e dalle società controllate e consolidate con metodo integrale nel bilancio finanziario: Techno Sky S.r.l., ENAV Asia Pacific Sdn Bhd, ENAV North Atlantic LLC, D-Flight e IDS AirNav. Si sottolinea che è stata esclusa dal perimetro di rendicontazione la società ENAV España Control Aereo S.L.U, acquisita nel mese di gennaio 2020 al fine di poter partecipare alla procedura di gara per l’affidamento del servizio di gestione del traffico aereo di terminale. Tale Società non è operativa ed è stata liquidata nel corso del mese di marzo 2021. Inoltre, in data 9 febbraio 2021, si è conclusa la procedura di liquidazione del Consorzio Sicta che pertanto non è rendicontato nella presente DNF.

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

Eventuali limitazioni a tale perimetro sono state opportunamente indicate all’interno della tabella “Perimetro dei temi materiali identificati” (Allegato 2). In ogni caso tali limitazioni non compromettono la comprensione delle performance e la rappresentatività delle informazioni.

# *Relazione della società di revisione*





## **Enav S.p.A.**

**Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 3, comma 10, D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 e dell'articolo 5 del regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018**

## Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 e dell'art. 5 del regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della  
Enav S.p.A.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Enav S.p.A. e sue controllate (di seguito "Gruppo" o "Gruppo Enav") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2023 (di seguito "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "*La Tassonomia EU*" della DNF, richieste dall'art.8 del Regolamento europeo 2020/852.

### Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per la DNF

Gli amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* (di seguito "GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

## Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code)* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

## Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised ("reasonable assurance engagement")* e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
  - o modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
  - o politiche praticate dal Gruppo connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
  - o principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lettera a);

5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Enav S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di Gruppo
  - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche sia limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per la Enav S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base della sua attività e del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo effettuato incontri da remoto nel corso dei quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

## Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Enav relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Le nostre conclusioni sulla DNF del Gruppo non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "La Tassonomia EU" della stessa, richieste dall'art.8 del Regolamento europeo 2020/852.

Roma, 28 marzo 2023

EY S.p.A.



Riccardo Rossi  
(Revisore Legale)









Concept design e realizzazione  
**CENTRALE COMUNICAZIONE**

Stampa  
**Varigrafica Alto Lazio**

**PAGINE INTERNE**

Carta  
**Fedrigoni Freelifa Cento**

Grammatura  
**120 g/m<sup>2</sup>**

Numero di pagine  
**192**

**COPERTINA**

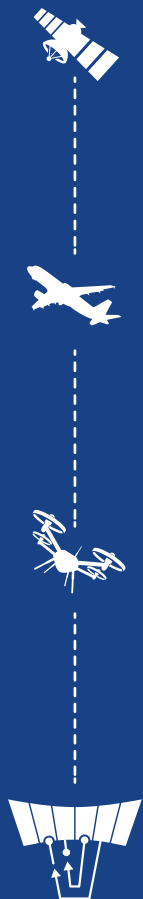
Carta  
**Fedrigoni Freelifa Cento**

Grammatura  
**300 g/m<sup>2</sup>**

Tiratura: 80 copie  
Finito di stampare nel mese di aprile 2023  
Questa pubblicazione è stampata su carta 100% certificata FSC®  
Pubblicazione fuori commercio

**ENAV**

Società per Azioni  
Sede legale in Roma  
Via Salaria, 716  
Cap. soc. € 541.744.385,00 i.v.  
C.F. e CCIAA n. 97016000586  
R.E.A. di Roma n. 965162  
Partita I.V.A. n. 02152021008



*enav.it*