



**GRUPPO ENAV**

**BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2021**

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

## Sommario

Lettera agli stakeholder .....	4
Carta d'identità e modello operativo.....	7
La nota metodologica.....	12
1. Il Gruppo ENAV nel 2021 .....	14
1.1 L'impatto della pandemia da COVID-19: le nostre risposte all'emergenza sanitaria .....	14
1.2 Fattori ed eventi eccezionali che possono influire sulle performance dell'impresa, il business model e la creazione di valore .....	16
1.3 La nostra strategia di sostenibilità .....	16
1.4 La tassonomia EU .....	23
1.5 Le performance del 2021 .....	27
2. Stakeholder Management .....	30
2.1. Il coinvolgimento degli Stakeholder.....	30
2.2 Investor Relations e la comunicazione finanziaria .....	38
2.3 Valore economico generato e distribuito .....	40
2.4 La gestione delle relazioni con i clienti .....	41
2.5 La collaborazione con enti, istituzioni e associazioni di settore .....	44
2.6 Il nostro network della sostenibilità .....	49
3. La gestione responsabile del business .....	51
3.1 La governance della sostenibilità .....	51
3.2 La Gestione dei Rischi e il sistema di Enterprise Risk Management .....	60
3.3 Possibili impatti del climate change sul core business .....	65
3.4 Tutela della legalità e anticorruzione .....	68
3.5 Diritti Umani .....	71
3.6 La gestione responsabile della catena di fornitura .....	72
3.7 Gestione Fiscale.....	75
4. Ambiente .....	76
4.1 La strategia di ENAV per l'ambiente.....	77
4.2 L'impronta carbonica di ENAV e la strategia di riduzione delle emissioni dirette e indirette.....	78
4.3 La riduzione delle plastiche monouso .....	82
4.4 La policy in materia ambientale e l'Environmental Management System.....	83
4.5 La riduzione delle emissioni elettromagnetiche .....	84
4.6 Airspace Users più efficienti e più sostenibili: Flight Efficiency Plan e Free Route .....	85
4.7 I consumi.....	91
4.8 La gestione dei rifiuti .....	96

<b>5. Le persone</b> .....	<b>98</b>
<b>5.1 La strategia di ENAV per sviluppare una nuova cultura di sostenibilità</b> .....	<b>99</b>
<b>5.2 La tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori</b> .....	<b>102</b>
<b>5.3 Selezione e sviluppo del personale</b> .....	<b>106</b>
<b>5.4 Diversità inclusione e pari opportunità</b> .....	<b>118</b>
<b>5.5 Politiche sociali e welfare aziendale</b> .....	<b>120</b>
<b>5.6 Le relazioni industriali</b> .....	<b>123</b>
<b>5.7 Le politiche retributive</b> .....	<b>125</b>
<b>6. Sicurezza, innovazione e digitalizzazione</b> .....	<b>129</b>
<b>6.1 Innovazione tecnologica e digitalizzazione</b> .....	<b>129</b>
<b>6.2 Safety e Security</b> .....	<b>132</b>
<b>6.3 Investimenti</b> .....	<b>142</b>
<b>6.4 Il servizio di flight inspection per la sicurezza del cielo</b> .....	<b>144</b>
<b>7. Una nuova sfida sostenibile: i droni</b> .....	<b>146</b>
<b>Allegato 1 – Indicatori non finanziari</b> .....	<b>147</b>
<b>Allegato 2 – Tabella: GRI Content Index</b> .....	<b>171</b>
<b>Allegato 3 – I sistemi di gestione, le certificazioni e le attestazioni del Gruppo</b> .....	<b>183</b>
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE</b> .....	<b>186</b>

## Lettera agli stakeholder

*L'esercizio appena trascorso e di cui alla presente rendicontazione non finanziaria, pur se ancora caratterizzato da elementi di incertezza dovuti al perdurare dello stato pandemico, rappresenta per il Gruppo ENAV un anno contraddistinto anche dal raggiungimento di significativi traguardi nel nostro percorso di sviluppo sostenibile.*

*Per quanto concerne la **governance**, siamo consapevoli che sostenibilità significa strategia e adeguato presidio dei profili di rischio, nel perseguimento del successo sostenibile dell'azienda e della creazione di valore nel lungo termine per tutti i nostri stakeholder, interni ed esterni: per questo la sostenibilità è parte integrante della nostra strategia di business e del nostro agire quotidiano, e rimarrà sempre più centrale nel futuro. Il pieno commitment della governance di ENAV, dal Consiglio di Amministrazione ai suoi comitati, tra cui il Comitato Sostenibilità, in uno con l'impegno del top management e di tutte le persone del Gruppo ENAV, hanno infatti consentito di mantenere gli impegni presi nel Piano di Sostenibilità 2018-2020, e di fissarne di nuovi e ambiziosi nel Piano di Sostenibilità 2021-2023, oltre che di mettere la sostenibilità al centro delle strategie di Gruppo e di integrarla in modo organico nelle politiche di compensation.*

*Sotto i profili dell'**environment**, oltre alle iniziative già in corso, finalizzate alla riduzione delle emissioni dei vettori (si pensi a Free Route, enabler di un decremento di circa 640 milioni kg di CO2 dal 2016 ad oggi), il continuo impegno nel percorso di decarbonizzazione ha consentito la riduzione delle emissioni di scopo 1 e 2 di circa oltre il 24 % rispetto al 2019 e la definizione di una strategia di abbattimento delle emissioni scope 1, 2 e 3, con il conseguente ottenimento della validazione da parte di Science Based Target Initiative, l'iniziativa internazionale d'eccellenza industriale nata dalla collaborazione tra Carbon Disclosure Project, il Global Compact delle Nazioni Unite, il World Resources Institute e il World Wide Fund for Nature. A tal proposito, va sottolineato che ENAV è la prima azienda italiana del settore aeroportuale ad ottenere questo importante riconoscimento nella lotta al climate change. Oltre ai risultati raggiunti nell'abbattimento delle emissioni di CO2, conseguiti anche grazie all'ulteriore avanzamento nella sostituzione della flotta aziendale con macchine elettriche, ibride e plug-in, nell'esercizio 2021 abbiamo consolidato il nostro impegno nella eliminazione delle plastiche monouso da tutte le sedi aziendali e ultimato lo sviluppo della piattaforma per la gestione della catena di fornitura sostenibile, al fine di poter innalzare il livello di presidio sull'approccio dei nostri fornitori alle tematiche ESG.*

*Nell'ambito delle iniziative di carattere **sociale**, l'ottenimento della certificazione ISO 37001, da parte della capogruppo, in materia di sistemi di gestione dell'anticorruzione ed il rinsaldamento di adeguati presidi interni in materia hanno confermato il commitment di Gruppo ai più alti livelli etici nella gestione del business, secondo un approccio di zero tolerance per i profili di compliance e di presidio e miglioramento nel continuo del sistema. Per quanto concerne le politiche in tema di diversity & inclusion, abbiamo condotto una approfondita analisi che ci ha portato a definire un piano di azione triennale di interventi volti a migliorare e sviluppare inclusione, benessere personale, motivazione e senso di appartenenza al proprio contesto lavorativo. Stiamo continuando ad investire sulle persone e sulla loro piena realizzazione quale motore di raggiungimento degli obiettivi industriali: va in questa direzione il progetto "Improve yourself", avviato nel 2021 e destinato alle persone con disabilità con l'obiettivo di realizzare un bilancio di competenze finalizzato alla valorizzazione lavorativa. Il progetto prevede, inoltre, un percorso di life coaching per accompagnare le nostre persone nel proprio percorso professionale. È stato poi adottato il "Regolamento per la tutela della dignità delle lavoratrici e dei lavoratori dalle molestie, le violenze e gli abusi sul luogo di lavoro" ed istituita la figura della Consigliera di Fiducia: due importanti presidi che dispiegheranno nel corso dei prossimi anni i propri effetti nella direzione di innalzamento nel continuo dell'attenzione all'inclusione, al benessere delle persone ed al contrasto alla discriminazione di qualsivoglia natura.*

*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 a rappresentare oggi per ENAV un binomio inscindibile con la sostenibilità.*

*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 elemento chiave nella realizzazione di questo processo di modernizzazione, grazie alla professionalità delle nostre persone e alla spinta sulle nuove dimensioni di avanguardia della tecnologia, quali l'intelligenza artificiale o le applicazioni data-driven.*

*Un Gruppo sustainability-centric, attento all'innovazione ed alla trasformazione digitale: questi i concetti e le parole chiave che definiranno il nuovo modello industriale di ENAV incentrato, come sempre, sul talento, sullo spirito di servizio e sull'attenzione a creare valore per i nostri stakeholder nel lungo termine e benessere per la comunità.*

## LA NOSTRA STORIA

*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 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.

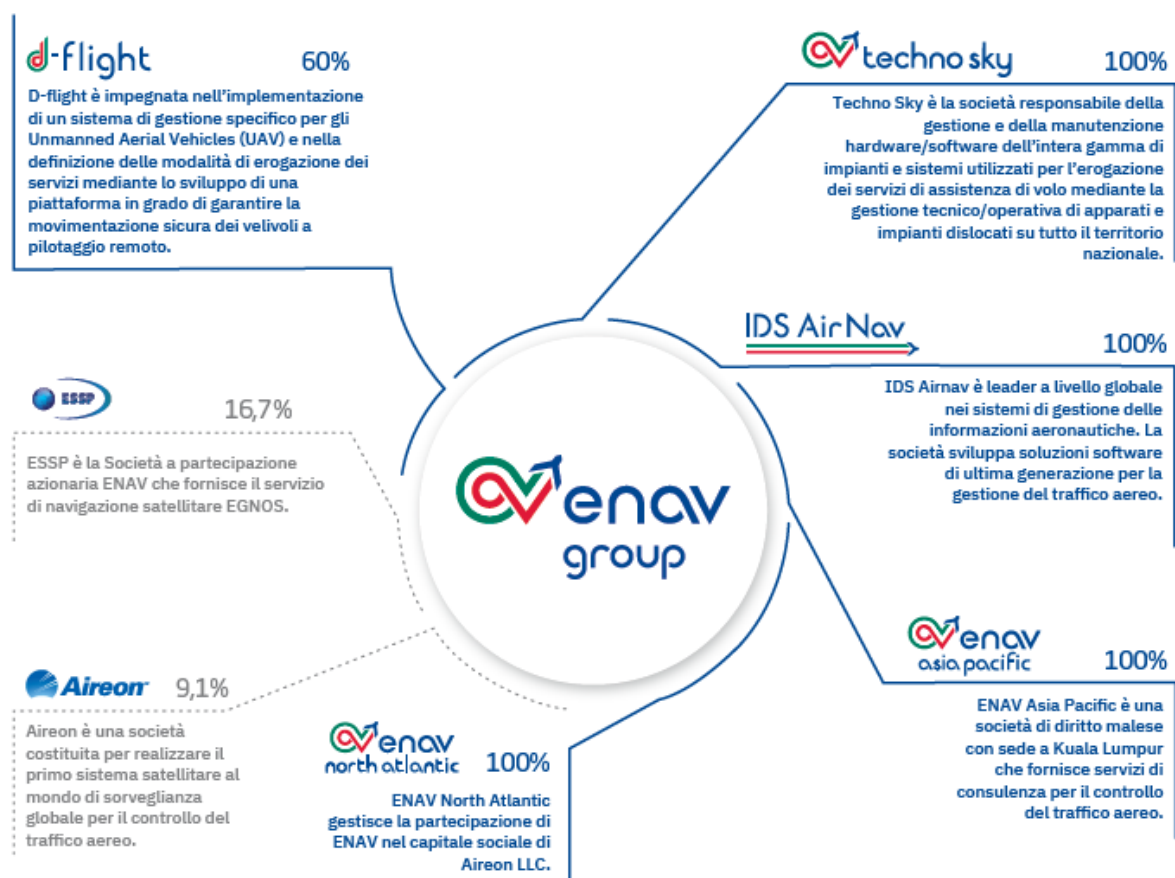
L'attuale società trae le sue origini dalla Azienda autonoma assistenza al volo traffico aereo generale (AAAVTAG), istituita nel 1981. L'Azienda autonoma subentrò al Commissariato per l'assistenza al volo istituito tre anni prima come Azienda per il Controllo del GAT (Traffico Aereo Generale), per gestire 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 della Mobilità Sostenibili e del regolatore nazionale ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile).



# Carta d'identità e modello operativo

## LA STRUTTURA DEL GRUPPO



## LA CARTA D'IDENTITÀ DEL GRUPPO

Siamo una componente fondamentale del sistema dell'Air Traffic Management (ATM) internazionale e uno dei principali attori nella realizzazione del Single European Sky, l'iniziativa della Commissione europea che ha come obiettivo l'ottimizzazione degli spazi aerei continentali, attraverso una sempre più performante armonizzazione dei flussi di traffico.

Siamo l'unica realtà italiana a selezionare, formare e aggiornare i professionisti che operano nei servizi per il controllo del traffico aereo.

Nonostante la crisi pandemica che ha colpito tutto il mondo, ed in particolare il settore del traffico aereo, ENAV ha continuato a garantire la continuità del servizio in massima sicurezza così come scritto nella sua mission: garantire la sicurezza e la puntualità ai milioni di passeggeri che volano nei cieli italiani, contribuendo alla crescita del trasporto aereo nazionale ed europeo con efficienza, innovazione e nel rispetto dell'ambiente. Tutto questo fa di ENAV un'azienda che nella sostenibilità e nell'impegno nei confronti della collettività ha la sua ragione di essere.

Nel 2021 gli aerei che hanno volato sullo spazio aereo nazionale sono stati più di un milione ed ENAV, con i suoi 4.106 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

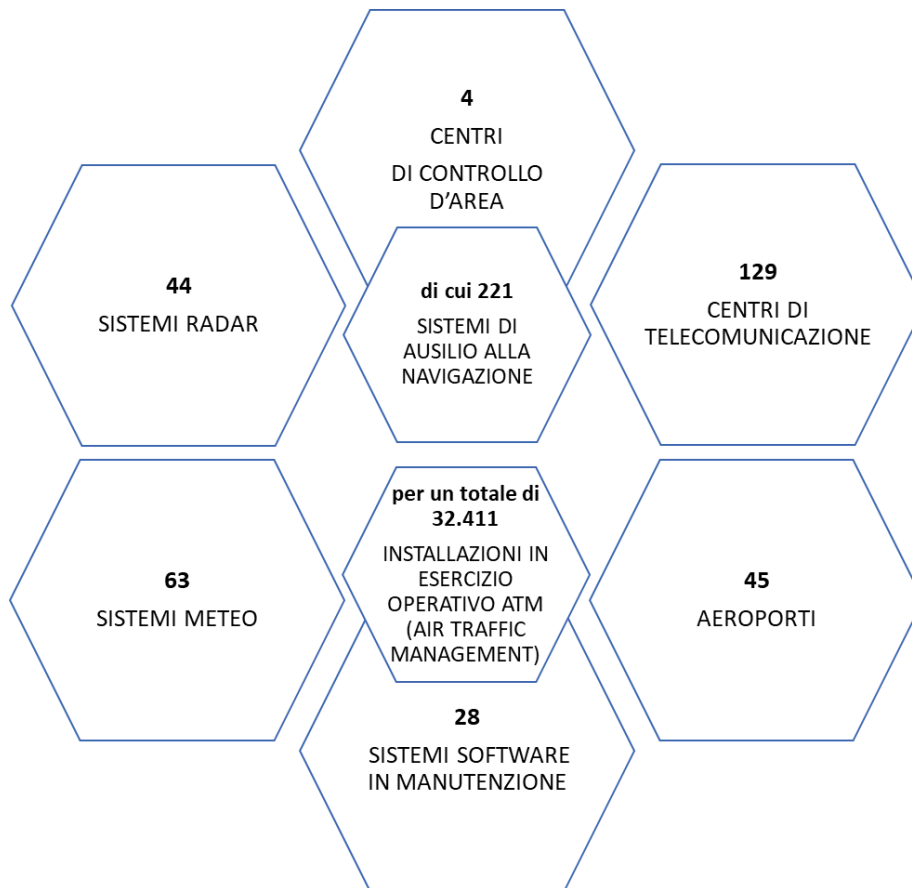
navigazione a tutti quelli in rotta, siano essi destinati al sorvolo del Paese oppure ad atterrare presso un aeroporto nazionale.

Considerata da tempo tra i “big five” europei per performance operative e innovazione, ENAV è una componente fondamentale del sistema dell’Air Traffic Management (di seguito ATM) internazionale. Partecipa alle attività di ricerca e sviluppo in coordinamento con gli organismi di controllo nazionali e internazionali del settore ed è uno dei principali attori nella realizzazione del Single European Sky, il programma per armonizzare la gestione del traffico aereo in tutta l’Unione Europea con l’obiettivo di rafforzare la sicurezza e l’efficienza del trasporto aereo continentale. Da anni il Gruppo ENAV è impegnato anche a sostegno dell’ambiente grazie alla costante ottimizzazione delle rotte per ridurre i consumi degli aerei e all’utilizzo di tecnologie innovative che migliorino l’efficienza delle proprie infrastrutture.





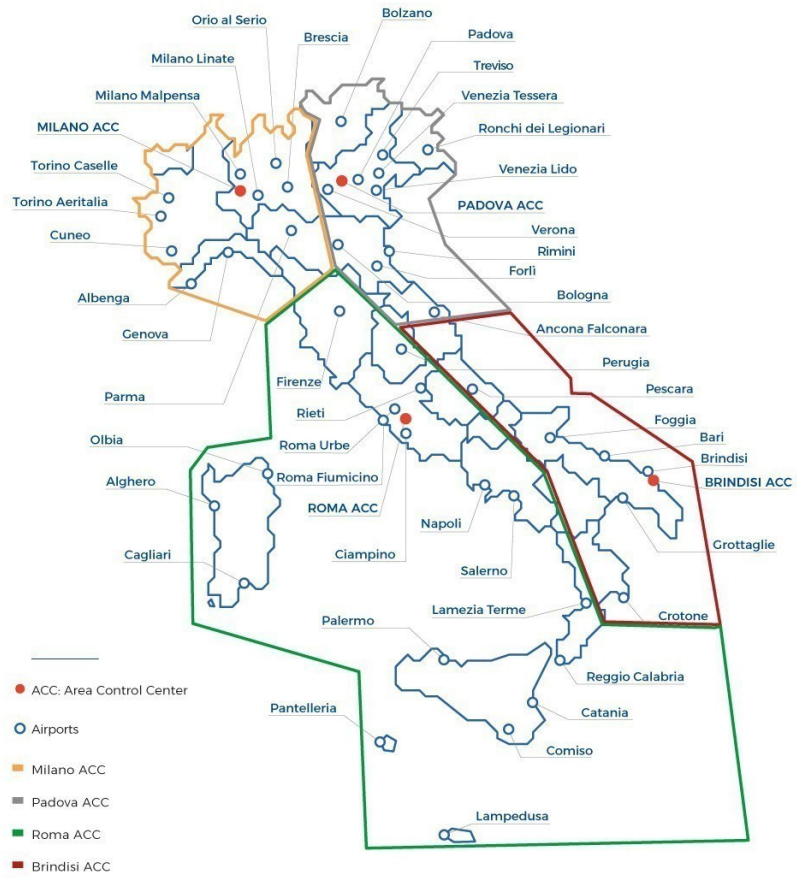
Nel contesto del Gruppo, Techno Sky gestisce e manutiene:



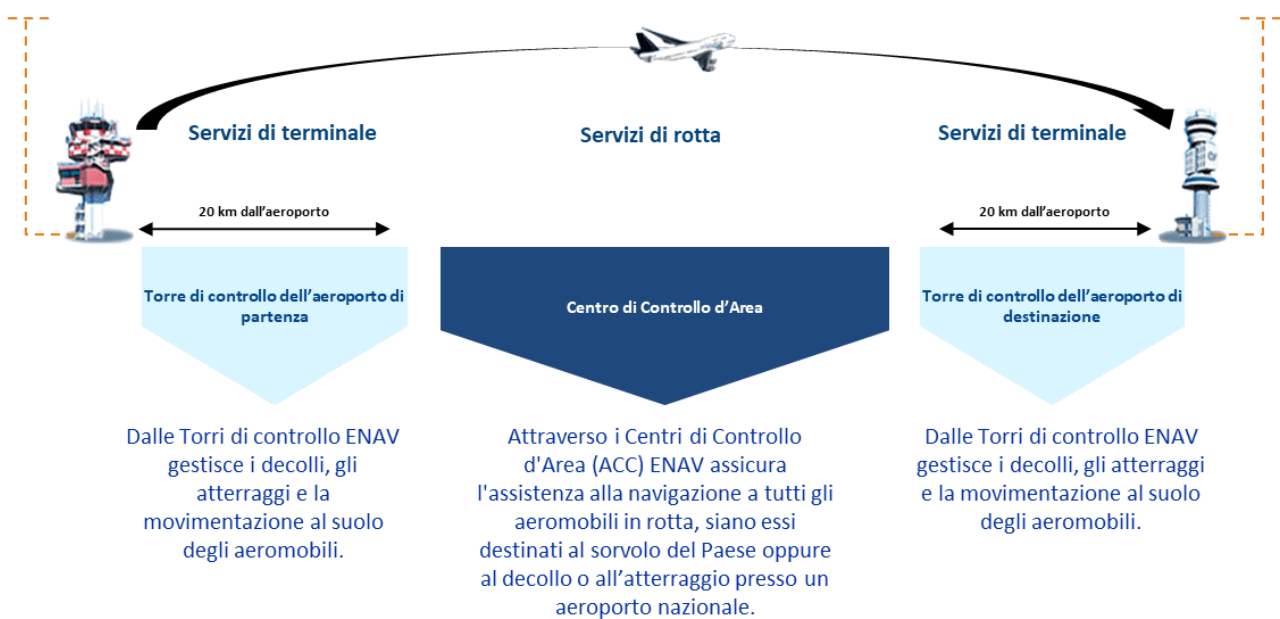
## IL MODELLO OPERATIVO

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

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



Il controllo del traffico aereo viene garantito senza soluzione di continuità, da quando un aereo accende i motori nel piazzale dell'aeroporto di partenza, fino a quando li spegne una volta arrivato alla piazzola assegnata all'aeroporto di destinazione. Compito del controllore del traffico aereo è quello di assicurare una sicura e spedita movimentazione degli aeromobili garantendo una separazione minima tra gli aeromobili di 5 miglia sul piano orizzontale (ridotta a 3 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>.



## La 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. L'ampiezza e la qualità della rendicontazione riflettono il principio di rilevanza (o "materialità"), elemento previsto dalla normativa di riferimento e caratterizzante i GRI *Sustainability Reporting Standards* (di seguito anche GRI *Standards*), secondo cui le informazioni da fornire sono definite dalla Società a fronte di un'analisi che identifica le informazioni rilevanti in virtù della misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività dell'impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa prodotta o in grado di influenzare in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni degli *stakeholder* (si veda il paragrafo "2.1 Il coinvolgimento degli stakeholder").

La presente Dichiarazione è stata redatta secondo i GRI Standards pubblicati dal *Global Reporting Initiative* (GRI *Standards* – opzione "Core"), 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" (pag.169).

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

Si segnala, inoltre, che i dati 2020 della formazione operativa sono stati riesposti a fronte di dati aggiornati che si sono resi disponibili dopo chiusura della DNF 2020. Per il dettaglio delle modifiche si rimanda alle tabelle 36 e 40 dell'Allegato 1.

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 "1.4 La Tassonomia EU".

Il presente documento è approvato dal CdA di ENAV in data 21 aprile 2022.

La presente Dichiarazione, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo "1.4 La tassonomia EU", è stata sottoposta ad esame limitato secondo quanto previsto dal principio *International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000 Revised)* da parte di EY S.p.A.

La Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2021, così come quelle redatte per gli anni fiscali 2020, 2019, 2018 e 2017, è disponibile sul sito internet del Gruppo ([www.enav.it](http://www.enav.it)).

### PERIMETRO DI REPORTING

Le informazioni qualitative e quantitative contenute nella Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario si riferiscono alla performance del Gruppo ENAV (di seguito anche "il Gruppo") per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2021. Inoltre, ai fini di una migliore comparazione o contestualizzazione delle informazioni fornite, sono stati inseriti e opportunamente indicati i dati riferiti all'esercizio 2020 e all'esercizio

2019. I dati quantitativi degli esercizi 2019, 2020 e 2021 non sono perfettamente confrontabili a causa delle modifiche nel perimetro di rendicontazione occorse nel 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 del perimetro di rendicontazione la società ENAV España Control Aereo S.L.U, acquisita nel mese di gennaio 2020 al fine di poter partecipare alla procedura di gara per l’affidamento del servizio di gestione del traffico aereo di terminale. Tale Società non è operativa ed è stata liquidata nel corso del mese di marzo 2021. Inoltre, in data 9 febbraio 2021, si è conclusa la procedura di liquidazione del Consorzio Sicta che pertanto non è rendicontato nella presente DNF.

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

Eventuali limitazioni a tale perimetro sono state opportunamente indicate all’interno della tabella “Perimetro dei temi materiali identificati” (pag. 36). In ogni caso tali limitazioni non compromettono la comprensione delle performance e la rappresentatività delle informazioni.

# 1. Il Gruppo ENAV nel 2021

## 1.1 L'impatto della pandemia da COVID-19: le nostre risposte all'emergenza sanitaria<sup>1</sup>

Le modalità di gestione degli impatti derivanti della pandemia da COVID-19, nel corso del 2021 si sono stabilizzati e consolidati come parte integrante dei processi gestionali del Gruppo ENAV. Dopo le risposte di carattere emergenziale approntate nel 2020 è proseguita l'azione organizzativa finalizzata a individuare di volta in volta il migliore equilibrio fra contenimento del rischio sanitario e necessità di garantire la business continuity.

Il Gruppo ENAV ha perseguito questo equilibrio operando un costante monitoraggio di due elementi centrali a sostegno del processo decisionale: l'evoluzione normativa in funzione della situazione sanitaria nazionale, l'evoluzione del contagio e delle quarantene delle nostre persone. Le strutture aziendali a diverso titolo coinvolte – a partire da Integrated Compliance and Risk Management e Human Resources and Corporate Services – hanno operato un costante aggiornamento delle misure di sicurezza e prevenzione del contagio da Covid-19 dandone adeguata informativa a tutto il personale e attuando un costante monitoraggio dell'effettiva applicazione. Lo stretto coordinamento con la società incaricata per collaborare alla valutazione dei rischi e alla effettuazione della sorveglianza sanitaria dei lavoratori ha permesso di gestire con efficacia i casi di positività e di quarantena verificatisi, autorizzando di volta in volta il rientro di azienda. Il coinvolgimento del medico competente ha altresì permesso di garantire la tutela dei lavoratori cosiddetti fragili, prevedendo la possibilità di una diversa modalità di resa della prestazione lavorativa laddove fossero presenti i requisiti.

Nel corso dell'anno sono stati diffusi comunicati al personale con l'obiettivo di modificare l'entità della presenza in sede in funzione dell'evoluzione della pandemia, limitando la presenza nei periodi di recrudescenza del virus e, viceversa, favorendo il rientro in ufficio nelle fasi in cui la diffusione è stata minore. Le presenze nelle sedi sono state comunque costantemente monitorate per prevenire una numerosità di presenze superiore a quelle definite come massime in sede di valutazione del rischio. In coerenza con la normativa nazionale, sono stati riconosciuti a tutti i lavoratori interessati i congedi parentali straordinari.

Nel mese di aprile 2021, per garantire la più ampia possibilità di partecipazione alla campagna vaccinale, sono stati riconosciute a tutti i lavoratori ulteriori due ore di permesso retribuito per la somministrazione del vaccino, prevedendo altresì per il personale operativo la possibilità di modificare la propria turnazione per garantire un adeguato periodo di riposo dopo la somministrazione.

Il Regolamento aziendale per la gestione del lavoro agile post emergenza, emanato a ottobre del 2020, è stato ulteriormente modificato nell'aprile del 2021 raggiungendo un accordo con le parti sociali che hanno sottoscritto l'introduzione di alcune modifiche migliorative. Il Regolamento, che entrerà in vigore al termine dell'emergenza sanitaria, prevede quindi:

- l'applicazione a tutto il personale del Gruppo;
- l'estensione del numero di giorni di lavoro agile, che – compatibilmente con la prestazione da rendere – sarà di due giorni alla settimana per tutta la popolazione interessata cui si aggiunge un ulteriore giorno alla settimana in base a specifiche valutazioni;
- la flessibilità della prestazione lavorativa, che potrà essere resa in una fascia oraria più ampia rispetto al normale orario di lavoro;
- la conferma del riconoscimento del ticket nelle giornate svolte in lavoro agile.

---

<sup>1</sup> In osservanza dell' European common enforcement priorities for 2021 annual financial reports emanato dall'ESMA il 29.10.2021

Nel mese di maggio 2021 è stata completata l'installazione dei dispositivi di misurazione della temperatura corporea all'ingresso delle sedi aziendali, come ulteriore misura di prevenzione, introducendo l'obbligo per chiunque intenda accedere alle sedi del Gruppo, di sottoporsi alla misurazione della temperatura corporea.

In considerazione dello scenario epidemiologico ad inizio estate, che ha consentito il passaggio in c.d. zona bianca di tutte le regioni italiane, con il conseguente allentamento delle misure restrittive e la graduale ripresa delle attività economiche e sociali, in data 6 luglio 2021 è stato emesso un comunicato al personale con il quale è stata fissata al 50% delle giornate lavorative mensili la quota minima di lavoro in presenza, nel rispetto delle previste misure di cautela.

A seguito dell'entrata in vigore della Circolare del Ministero della Salute dell'11 agosto sono state aggiornate le disposizioni aziendali in materia di rientro a seguito di quarantena ed isolamento (Comunicato al personale del 02 settembre 2021).

Nel mese di ottobre 2021, in ottemperanza alla decretazione nazionale, sono stati introdotti su tutto il territorio nazionale i controlli relativi al possesso del green pass in corso di validità o della certificazione medica di esenzione alla campagna vaccinale per accedere a tutte le sedi del Gruppo ENAV (ivi incluso l'accesso ai servizi di ristorazione aziendale per il consumo al tavolo al chiuso ai sensi all'art.3 del D.L. 23/07/2021 n° 105). Le attività di verifica sono state effettuate da personale appositamente incaricato che ha attuato le verifiche all'ingresso delle principali sedi, ma anche da remoto da parte di un team dedicato al controllo tramite piattaforma di videoconferenza. Il processo di verifica del possesso di green pass da parte del personale del Gruppo ENAV è regolamentato da apposita procedura del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro - SGSSL-P-15.1 Gestione Verifiche Possesso Certificazione Verde COVID-19 (Green Pass). L'ultima versione di tale procedura recepisce il Decreto-legge n.1/2022, ovvero l'obbligo del possesso e dell'esibizione di Green Pass rafforzato per accedere ai luoghi di lavoro da parte dei soggetti che abbiano compiuto il cinquantesimo anno di età.

Con riferimento sempre ai primi mesi del 2022 sono state recepite dal Gruppo ENAV (Comunicato al personale prot. ICRM/18787 del 9 febbraio) le disposizioni riguardo l'aggiornamento delle misure di isolamento, quarantena e auto-sorveglianza di cui al DL n.5/2022 e per effetto della Circolare del Ministero della Salute n.9498 del 4 febbraio 2022. Infine, a seguito dell'entrata in vigore a partire dall'11 febbraio 2022 dell'Ordinanza del Ministero della Salute dell'8 febbraio, sono state aggiornate le misure di sicurezza e prevenzione del contagio da virus SARS-CoV-2/COVID-19 prevedendo l'obbligo di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie messi a disposizione del Datore di lavoro all'interno dei siti aziendali, ad eccezione delle pertinenze esterne, in quest'ultimo caso rispettando rigorosamente la distanza interpersonale di sicurezza di almeno un metro.

## 1.2 Fattori ed eventi eccezionali che possono influire sulle performance dell'impresa, il business model e la creazione di valore<sup>2</sup>

In osservanza alle raccomandazioni emanate dall'ESMA nel mese di ottobre 2021, che conferma le raccomandazioni del 2020 richiamate da CONSOB in merito agli impatti derivanti dalla pandemia da COVID-19, il presente paragrafo riporta gli effetti sul Gruppo della pandemia tuttora in corso anche attraverso un confronto con il corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Nel 2021, grazie al positivo andamento della campagna vaccinale della popolazione a livello mondiale e alla conseguente graduale mitigazione delle restrizioni negli spostamenti, a partire dalla seconda metà del 2021 si è registrata una ripresa nelle attività del settore del trasporto aereo, che da marzo 2020 era stato notevolmente colpito dagli effetti connessi alla pandemia da COVID-19. Rispetto all'esercizio precedente, si è registrato un incremento dei ricavi da attività operativa del +43,2%, laddove la riduzione registrata nel 2020 rispetto al 2019, periodo pre-pandemico, aveva fatto segnare un decremento del -63%. Pur rimanendo inferiori, rispetto a quanto registrato nel 2019, tali valori mostrano comunque una ripresa, se si considera che i ricavi da attività operativa del 2021, confrontati con il 2019, si attestano a -47%. La ripresa degli spostamenti nazionali ed internazionali ha avuto un effetto positivo anche sulle commesse del mercato terzo, che hanno registrato un incremento del 22,3% in termini di ricavi rispetto al 2020, mentre la riduzione del fatturato è stata in parte recuperata attraverso l'iscrizione dei ricavi da balance, la cui determinazione è avvenuta in aderenza al Regolamento UE 2020/1627, alla Decision 2021/891 della Commissione Europea e tenendo conto del Piano delle Performance da ultimo presentato a novembre 2021. I balance iscritti, sebbene permettano un recupero della parte economica, trovano manifestazione finanziaria differita, in quanto si stima che verranno recuperati da ENAV in tariffa a decorrere dal 2023 e nei cinque anni successivi. La Capogruppo, anche per sostenere il fabbisogno finanziario, in considerazione della buona patrimonializzazione del Gruppo – che mostra un rapporto tra indebitamento finanziario netto ed il patrimonio netto consolidato pari al 40%, ha sottoscritto nel 2021 alcune nuove linee di finanziamento.

## 1.3 La nostra strategia di sostenibilità

Raccogliendo la sfida posta dall'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile e avvertendo le urgenze poste dalla crisi climatica e da quella sociale derivante dalla pandemia Covid-19, 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, approvato dal Consiglio di Amministrazione di ENAV il 1° luglio 2021, 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 Target initiative, sono solo alcuni degli obiettivi raggiunti nel 2021 che hanno aperto la strada ad un percorso sempre

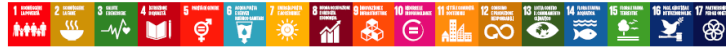
---

<sup>2</sup> In osservanza dell' European common enforcement priorities for 2021 annual financial reports emanato dall'ESMA il 29.10.2021



più sfidante e ricco di traguardi che vogliamo raggiungere insieme a tutte le persone di ENAV e ai nostri stakeholder. Il Piano di Sostenibilità 2021-2023 si articola su 6 asset: Strategie e governance, Politiche, Innovazione tecnologica, Reporting e comunicazione, Cultura aziendale e progetti dedicati e Climate change.

## Modello di sviluppo del Piano di Sostenibilità 2021-2023



Partendo dagli SDGs, la strategia di sostenibilità per il triennio prende le mosse dal confronto con i nostri stakeholder (vedi par. stakeholder engagement) e dall'analisi di alcuni tra i principali rating ESG e si declina in una serie di obiettivi che vengono monitorati da un sistema di KPI e target supportati dal modello delle *balanced scorecard*.

Il Piano di Sostenibilità 2021-2023 prevede obiettivi particolarmente sfidanti che richiedono, in alcuni casi, anche l'attivazione di nuovi processi e nuove competenze. Per questi motivi, al fine di poter disporre di un tableau de bord e di un sistema di KPI in grado di favorire il corretto monitoraggio del raggiungimento dei target, il piano è stato strutturato internamente avvalendosi del modello **Sustainable Balanced Scorecard**. Di seguito vengono riportati obiettivi, KPI, target del Piano di sostenibilità 2021-2023 mentre l'articolazione secondo il modello SBSC viene utilizzata ad uso interno per monitorare l'andamento dei progetti.



Il piano prevede 33 obiettivi su cui l'azienda è impegnata nell'arco di tre anni. Gli obiettivi del 2021 sono stati quasi tutti raggiunti.

Strategia e Governance				
Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2021
Valutazione dei fornitori rispetto ai criteri ESG.	Percentuale di fornitori core valutati (rispetto ai criteri ESG) sul totale dei fornitori core di ENAV	Data Avvio piattaforma	2021	Avviata attività di Sustainable Supply Chain
		75%	2022	
		100%	2023	
Definire una strategia per le iniziative «a scopo sociale e in particolare di volontariato aziendale», valutando per ciascun anno gli SDGs su cui intervenire.	Presentazione strategia e definizione degli SDGs su cui investire ogni anno	Data presentazione	2021	Nel 2021 sono stati individuati i Topic Target e definiti i progetti ad essi collegati
Garantire il costante coinvolgimento e ascolto degli stakeholder.	Numero di contatti con gli stakeholder	Almeno 3 incontri l'anno con ogni singolo stakeholder	2021	Nel 2021 gli Stakeholders di ENAV sono stati coinvolti nella identificazione delle tematiche materiali attraverso survey, interviste e focus group .
		Identificazione del Rating	Rating solicited	2021
ESG Rating (previsto nel Piano LTI 2023).	Assessment sul rating (Gap Analysis + Action Plan)	Assessment	2022	
	Incremento score 2023 vs 2021	+ 30% su CSA score del rating S&P	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)	+ 5%	2021
+6,5%			2022	
+7,5%			2023	

Politiche				
Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2021
Monitoraggio degli standard in materia di salute e sicurezza sul lavoro anche attraverso il mantenimento delle certificazioni ISO 45001:2018.	Mantenimento della certificazione ISO 45001:2018	Acquisizione certificato	2021	La certificazione ISO 45001:2018 è stata ottenuta da Enav, TS e IDS AirNav.
Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione (indicatore previsto nella politica di incentivazione a breve termine MBO 2021 per AD e DIRS).	Certificazione ISO 37001	Acquisizione certificato	2021	La certificazione ISO 37001 è stata ottenuta nel 2021
Pubblicazione della «media» policy.	Pubblicazione su intranet aziendale della policy	Data di pubblicazione	2021	La Social Media Policy è stata pubblicata su intranet aziendale nel dicembre 2021
Elaborazione del regolamento su molestie e abusi sul luogo di lavoro.	Pubblicazione su intranet aziendale del regolamento	Data di pubblicazione	2021	Il Regolamento su molestie e abusi sul luogo di lavoro è stato pubblicato su intranet aziendale nel dicembre 2021

Innovazione tecnologica				
Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2021
Automazione avanzata delle maggiori torri di controllo attraverso una nuova piattaforma ATM di aeroporto (Electronic strip).	Collaudo del sistema su ciascun aeroporto coinvolto secondo le annualità previste	Data collaudo	2023	
Sistema di ottimizzazione delle sequenze di avvicinamento (Arrival Manager – AMAN).	Collaudo dei sistemi applicati presso gli aeroporti di Malpensa e Fiumicino	Date collaudi	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	
Realizzazione del progetto di automazione meteo (sostituzione delle attuali postazioni di osservazione meteo negli aeroporti maggiori con stazioni meteo dotate di sensoristica automatizzata).	Collaudo dei sistemi all'interno delle stazioni meteo dei 23 aeroporti previsti	Date collaudi	2023	
Integrazione avvicinamenti (trasferimento degli avvicinamenti, APP, da alcuni aeroporti ai rispettivi centri di controllo di riferimento).	Collaudo Trasferimento di Verona su Milano, Trieste su Padova, Bari su Brindisi, Lamezia Terme su Roma	Date collaudi	2021	È stato effettuato il collaudo tecnico-operativo per il trasferimento degli avvicinamenti dedicati da Verona su Milano, da Trieste su Padova, da Bari su Brindisi, da Lamezia Terme su Roma

Reporting e comunicazione				
Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2021
Piano di Comunicazione Interna sullo sviluppo della cultura di sostenibilità	Numero di progetti di comunicazione interna da avviare nell'anno	3	2021	Nel 2021 è stata creata una specifica sezione riguardante la Sostenibilità sul portale aziendale "FollowMe". È stata inoltre indetta una call to action per il reclutamento di nuovi Ambassador
	Crescita % di ingressi su FollowMe (1.051.578 visite a dicembre 2020)	+20%	2021	Crescita del 46% degli ingressi al portale FollowMe riferiti al periodo Gennaio 2021-Dicembre 2021 per un totale di 1.542.337
Veicolare l'immagine di ENAV come player di riferimento di settore nella lotta al climate change (impatto zero) e nell'innovazione digitale sostenibile	Numero di follower sul social network LinkedIn (20.300 follower su LinkedIn ENAV a marzo 2021)	+10%	2021	Il numero di follower sul social network LinkedIn è aumentato del 20%, con un totale di 24.259 follower al 17 gennaio 2022

Cultura e progetti dedicati				
Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto nel 2021
Definizione del «Purpose» di ENAV.	Pubblicazione del purpose	Data presentazione	2021	Il purpose di ENAV è stato pubblicato sul sito on line il 13 settembre 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	Il 20 ottobre 2021 è stato lanciato il progetto "Improve Yourself" indirizzato alle aziende del gruppo (ENAV, IDS, TSKY). La survey si è conclusa con interessanti feedback da parte delle persone con disabilità che hanno partecipato al progetto di analisi.
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	Posticipato al 2022
	Numero di nuovi ambassador sul territorio individuati	10	2021	Nel 2021 è stata lanciata una Call for Action destinata al reclutamento di nuovi Ambassador di ENAV, grazie alla quale sono stati individuati 16 nuovi Ambassador, per un totale di 47 Ambassador distribuiti nelle varie sedi aziendali
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	Piattaforma Welfare attivata a giugno 2021.
	Misurazione dell'indice di soddisfazione del work life balance anche a seguito di nuove modalità di lavoro (es. smart working)	TBD	2021	È stato concordato di posticipare l'invio della survey nel corso del 2022.

Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto da ENAV nel 2021
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 operativi.	Avvio del progetto di sensibilizzazione	Data avvio	2022	
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	Nel corso del 2021 sono state fatte selezioni per i ruoli operativi ma vi è stata una bassa percentuale di candidature femminili perciò il target non è stato raggiunto.
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	Il target è stato parzialmente raggiunto con una percentuale pari a 13,1%. Il dato risulta comunque essere coerente con la distribuzione per genere del personale CTA, in cui la presenza femminile è pari al 13%
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	Nel 2021 sono stati effettuati 18 assessment di cui 9 destinati a persone di genere femminile. Il target è stato raggiunto: la percentuale è pari al 50%.
Assessment sul diversity management, relativa gap analysis e action plan (indicatore previsto nella politica di incentivazione a breve termine MBO 2021 per AD e DIRS).	Predisposizione assessment e relativa gap analysis e action plan	Presentazione Lavoro	2021	Sulla intranet aziendale è stata lanciata la Survey con focus su tematiche relative a: genere, età, etnia, religione, disabilità. I risultati della Survey, conclusa il 7 dicembre, sono stati approvati dal CdA.
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	La stima finale per dicembre 2021, si attesta sull'ordine di grandezza di 90kh.
		82.000	2022	

Climate Change				
Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto da ENAV nel 2021
Raggiungimento della Carbon Neutrality del Gruppo 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 e acquisto carbon credits	-23% CO <sub>2</sub>	2021	-24,6%
Abbattimento della energia elettromagnetica trasmessa attraverso una ottimizzazione sugli strumenti di navigazione.	Percentuale di dismissione degli NDB	50%	2023	
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	4,6t di plastiche monouso ridotte nelle sedi. Ricevuto Plastic Free Certificate il 29 dicembre 2021 dalla società Sfridoo.
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	A fine dicembre 2021 la percentuale di auto ibride era pari a 26%. L'obiettivo per la fine del 2022 è il raggiungimento del 45%.

Obiettivi	KPI	Target	Anno	Target raggiunto da ENAV nel 2021
Assessment emissioni CO <sub>2</sub> : ampliamento allo scope 3 (indicatore previsto nella politica di incentivazione a breve termini e MBO 2021 per AD e DIRS).	Presentazione dell'assessment al top management	Data presentazione	2021	Assessment presentato ed approvato dal CdA a dicembre 2021
Predisposizione del Science Based Target (indicatore previsto nella politica di incentivazione a breve termini e MBO 2021 per AD e DIRS).	Ottenimento della certificazione da parte del SBTi	Data certificazione	2021	Gli obiettivi del Gruppo relativi alla riduzione di gas serra sono in linea con gli SBTi Criteria and Recommendations, i.e.: "ENAV Group commits to reduce absolute scope 1 and 2 GHG emissions 70% by 2030 from a 2019 base year. ENAV Group commits to reduce absolute scope 3 GHG emissions from capital goods, fuel-and-energy-related activities, and employee commuting 13.5% by 2030 from a 2019 base year."
Realizzazione di progetti finalizzati all'efficienza energetica.	Avvio in esercizio delle attività (certificato regolare esecuzione del DL ovvero verbale interno di avvenuta attivazione impianto) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Installazione 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	
	Avvio in esercizio delle attività (certificato regolare esecuzione del DL ovvero verbale interno di avvenuta attivazione impianto) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impianto condizionamento BT di Napoli</li> <li>• Impianto fotovoltaico Academy Forli</li> <li>• Impianto fotovoltaico Brancasi</li> </ul>	100%	2023	

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

#### Nei primi mesi del 2022

- Lancio APP AWorld
- Premio Green Star Sostenibilità” dell’Istituto Tedesco ITQF e La Repubblica

## 1.4 La tassonomia EU<sup>3</sup>

### La Tassonomia EU

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 eco-sostenibili.

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

---

<sup>3</sup> In osservanza dell’ European common enforcement priorities for 2021 annual financial reports emanato dall’ESMA il 29.10.2021”

- contribuire sostanzialmente ad uno o più dei sei obiettivi ambientali<sup>4</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 eco-sostenibili ai sensi della Tassonomia EU.

Per questo primo anno di applicazione occorre predisporre un’informativa che includa la quota delle attività economiche ammissibili<sup>5</sup> alla tassonomia (o «Taxonomy –Eligible») e non ammissibili alla tassonomia, relativamente al proprio fatturato, delle spese in conto capitale e delle spese operative totali effettuate.

Nei successivi paragrafi viene riportato come il Gruppo ha valutato la conformità al Regolamento (UE) 2020/852 e il prospetto con i KPI quantitativi richiesti.

Trattandosi del primo anno di applicazione di una nuova normativa a livello internazionale, tutti i criteri e le assunzioni effettuate e inserite in questo paragrafo sono basate sulle informazioni e sui requisiti attualmente disponibili, che potrebbero essere soggetti a future revisioni anche in base all’evoluzione della normativa vigente.

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. Si specifica pertanto che il perimetro di analisi e i dati inclusi nella presente informativa sono riferiti solamente a questi due obiettivi.

## **ANALISI DELLE ATTIVITÀ AMMISSIBILI**

Per determinare l’ammissibilità delle attività economiche sono state analizzate sia la “classificazione statistica delle attività economiche nelle Comunità europee” (NACE)<sup>6</sup> che le descrizioni delle attività riportate all’interno degli Annex I e Annex II dell’Atto Delegato del Clima.

Sulla base dell’interpretazione maturata dei requisiti ad oggi applicabili, il Gruppo ha valutato che le sue principali attività non siano incluse tra quelle ad oggi identificate dalla normativa di riferimento per i due

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Per attività economiche «Taxonomy –Eligible» si intende un’attività economica descritta negli atti delegati («Climate Delegated Act» e «Environmental Delegated Act»).

<sup>6</sup> Il codice NACE è un sistema di classificazione generale utilizzato per sistematizzare e uniformare le definizioni delle attività economico/industriali degli Stati facenti parte dell’Unione europea. La classificazione è stata introdotta per la prima volta nel 1970 e poi revisionata nel corso degli anni, fino all’ultimo riesame con Regolamento (CE) 1893/2006. Ciascun istituto nazionale di statistica ha formulato una tabella di conversione a cui fare riferimento per tradurre automaticamente a livello nazionale i codici NACE. In Italia, l’Istat traduce i codici NACE con le classificazioni ATECO.



obiettivi ambientali di cui sopra, e di conseguenza non siano considerabili come eligible alla data di redazione del presente documento.

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 CO2 direttamente nell'atmosfera”.

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 ha effettuato l'analisi del fatturato, degli investimenti e delle spese operative riferite all'esercizio 2021, per il calcolo dei KPI richiesti ai sensi del Regolamento Tassonomia e degli ulteriori riferimenti normativi applicabili<sup>7</sup>, così come descritto di seguito.

### **Per la quota di Turnover<sup>8</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 Adeguamento ai cambiamenti climatici.

### **Per la quota delle spese in conto capitale ammissibili<sup>9</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 2021 sono stati individuati investimenti ammissibili pari a 1.327.892,57€ determinando un rapporto di circa 1,6% 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*.

---

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> I dati finanziari inclusi in questo KPI corrispondono ai ricavi netti del gruppo inclusi nella Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2021: Bilancio consolidato.

<sup>9</sup> I dati finanziari inclusi in questo KPI corrispondono agli incrementi in immobilizzazioni inclusi nella Relazione Finanziaria Annuale 2021: Bilancio consolidato,

#### Per la quota delle spese operative ammissibili <sup>10</sup>

- Per quanto riguarda il numeratore, stati considerati ammissibili i costi inclusi nel denominatore relativi ad 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.

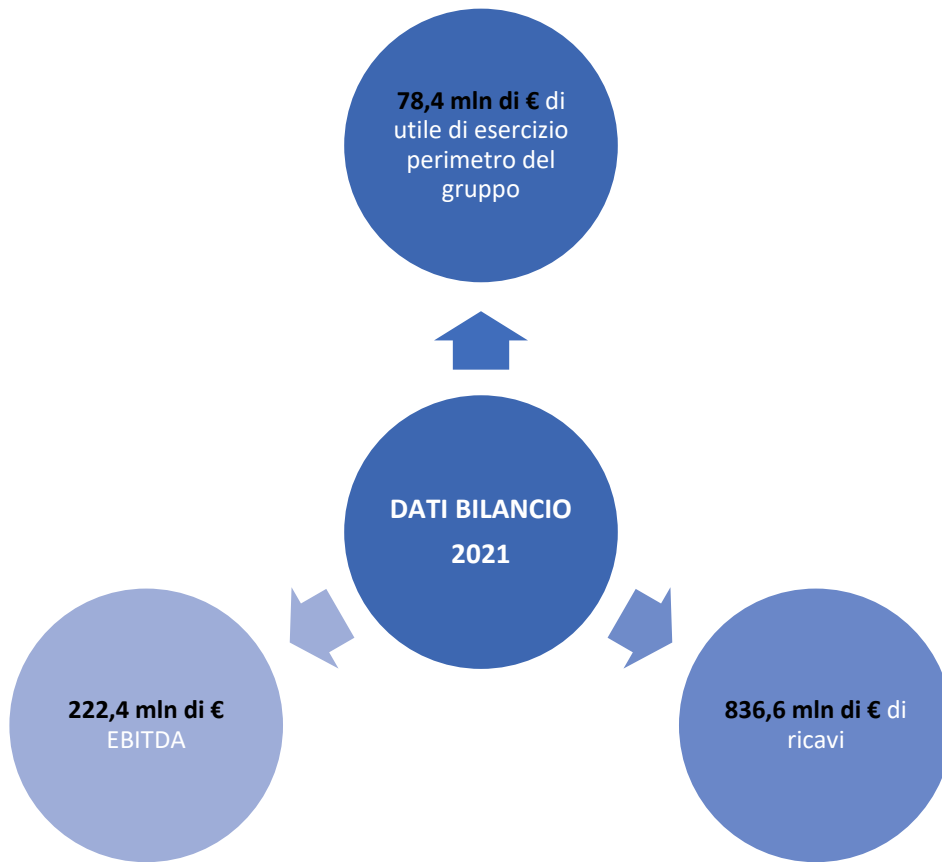
#### RISULTATO DELL'ANALISI SVOLTA

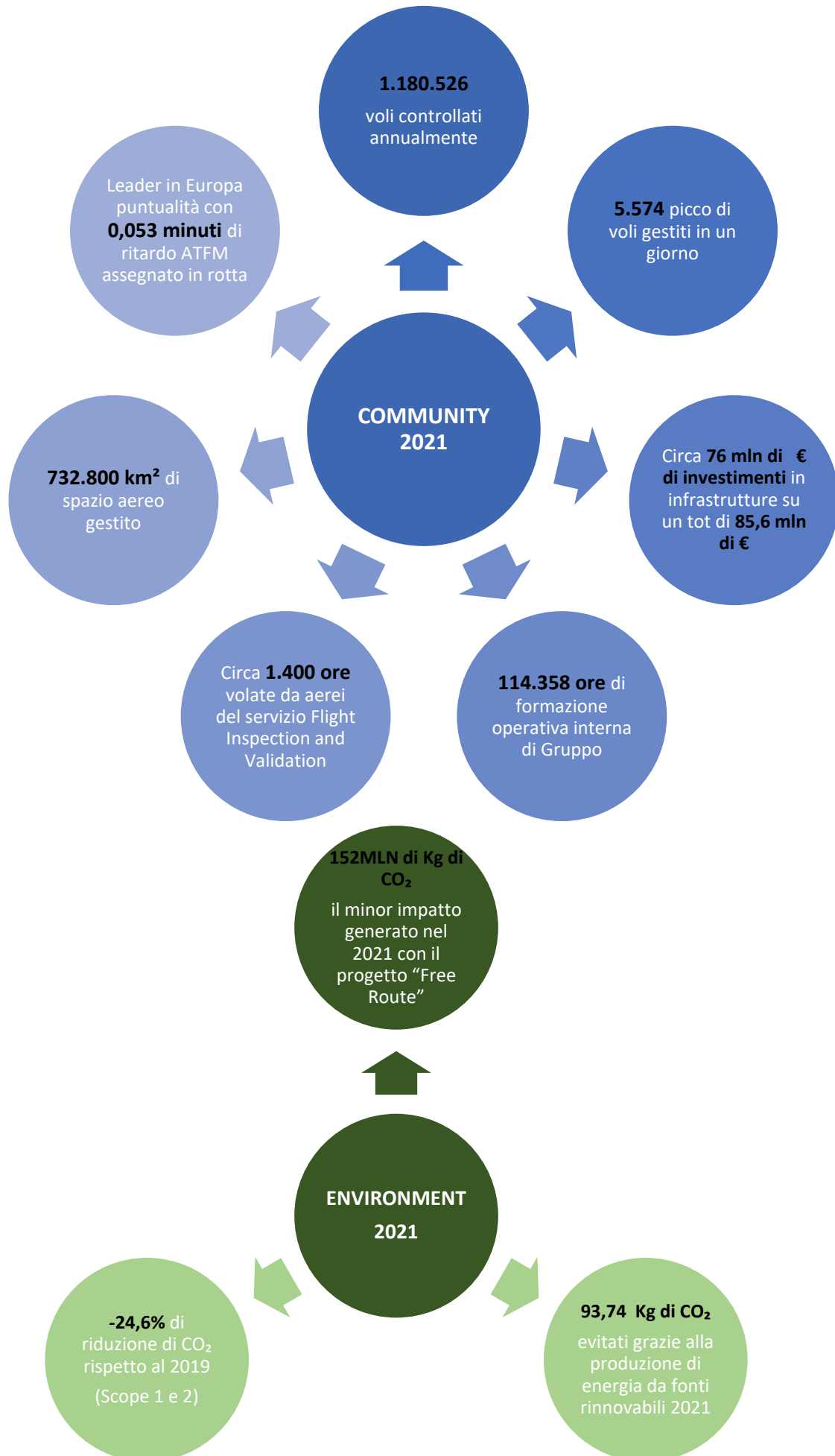
	<b>Attività ammissibili alla Tassonomia</b>	<b>Attività non ammissibili alla Tassonomia</b>
<b>Quota di turnover</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>
<b>Quota delle spese in conto capitale ammissibili</b>	<b>1,6%</b>	<b>98,4%</b>
<b>Quota delle spese operative ammissibili</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>

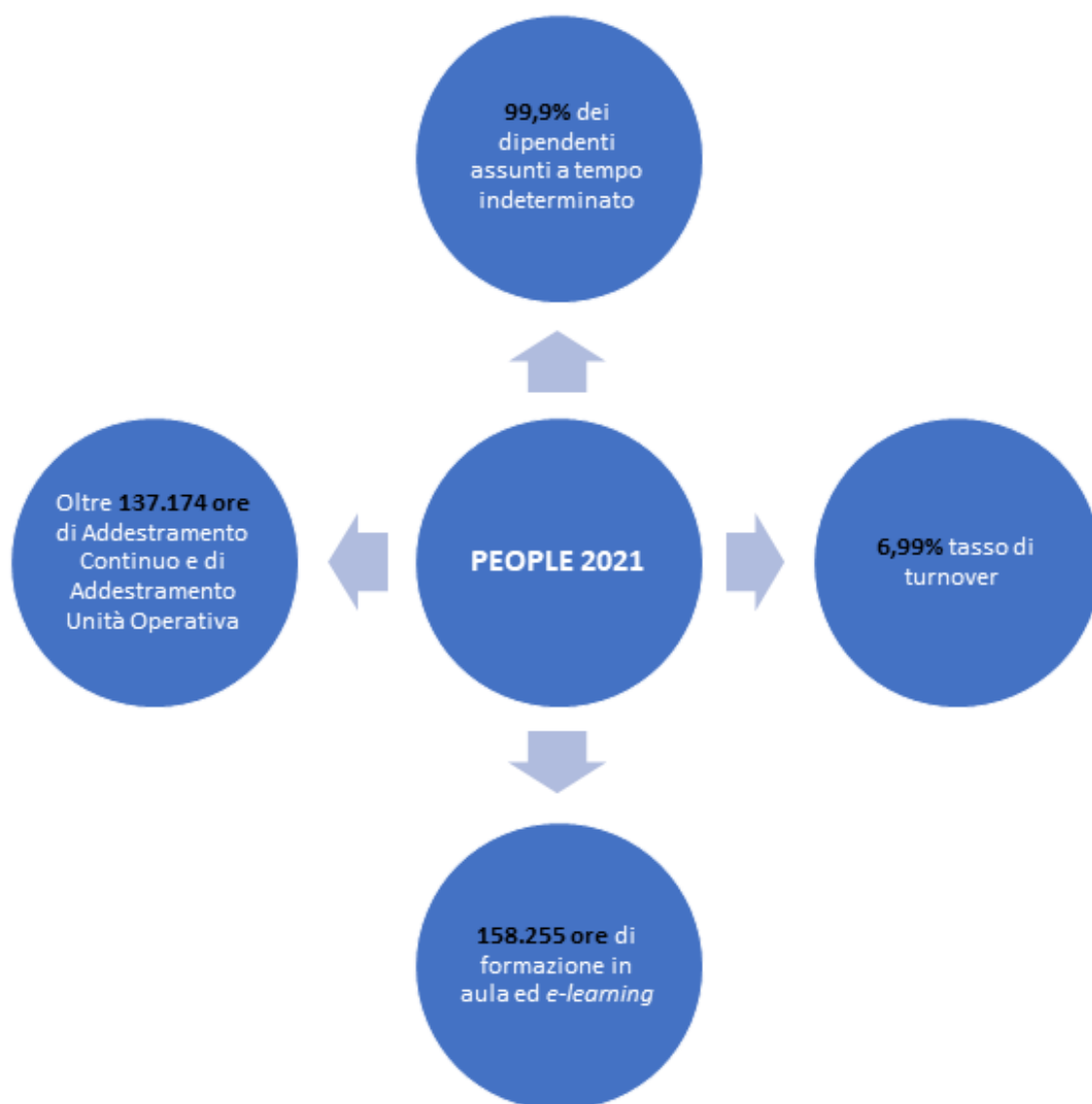
Consapevoli dell'evoluzione normativa sulla Tassonomia UE e del possibile sviluppo di prassi applicative della stessa, il Gruppo valuterà la possibilità di affinare ulteriormente la metodologia adottata per questo primo anno di rendicontazione.

<sup>10</sup> I dati finanziari inclusi in questo KPI sono inclusi nei costi operativi consolidati inclusi nella Relazione Finanziaria Annuale 2021: Bilancio consolidato.

## 1.5 Le performance del 2021







## 2. Stakeholder Management

<b>TEMA MATERIALE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CREAZIONE DI VALORE ECONOMICO FINANZIARIO (NEW)</li> <li>- RELAZIONI CON ENTI, ISTITUZIONI E ASSOCIAZIONI DI SETTORE (NEW)</li> </ul>
<b>SDGS E TARGET</b>	 <p>8.5: Raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con disabilità, e la parità di retribuzione per lavoro di pari valore.</p> <p>8.8: Proteggere i diritti del lavoro e promuovere un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori, compresi i lavoratori migranti, in particolare le donne migranti, e quelli in lavoro precario.</p>  <p>13.1: Rafforzare la resilienza e la capacità di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali in tutti i paesi</p>
<b>TARGET GRUPPO ENAV 2021-2023</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Garantire il costante coinvolgimento e ascolto degli stakeholder</li> <li>- Sviluppare ulteriormente la cultura della Sostenibilità attraverso un maggior coinvolgimento delle strutture del Gruppo presenti sul territorio</li> </ul>
<b>PERFORMANCE GRUPPO ENAV 2021</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Coinvolgimento di stakeholder esterni ed interni attraverso survey, interviste e focus group per l'identificazione delle tematiche materiali</li> <li>- Promossa la Call to Action degli Ambassador, reclutati 16 nuovi Ambassador distribuiti su tutte le sedi territoriali</li> <li>-Condivisione con tutti gli stakeholder dei risultati ottenuti attraverso iniziative e progetti finalizzati alla riduzione delle emissioni nel settore (Free route, ACDM, etc)</li> </ul>

### 2.1. Il coinvolgimento degli Stakeholder

Con la consapevolezza che le relazioni con gli stakeholder sono fondamentali nel processo di creazione di valore per l'azienda, nel 2021 ENAV si è posta l'obiettivo di rafforzare ulteriormente il processo di engagement con i propri stakeholder, considerati parte integrante della gestione responsabile e sostenibile del business.

In linea con tale impegno, nel 2021 si è consolidato il passaggio da stakeholder engagement a stakeholder management, attraverso l'ampliamento del panel degli stakeholder, con l'inserimento dell'industria, e con la crescita delle occasioni di incontro favorita anche dalla possibilità di utilizzare efficacemente le virtual room. Il nuovo modello consente di passare da una gestione reattiva ad un approccio **programmatico** e **proattivo** nella gestione delle istanze degli stakeholder, integrando tali aspetti nella pianificazione strategica, con il fine di:

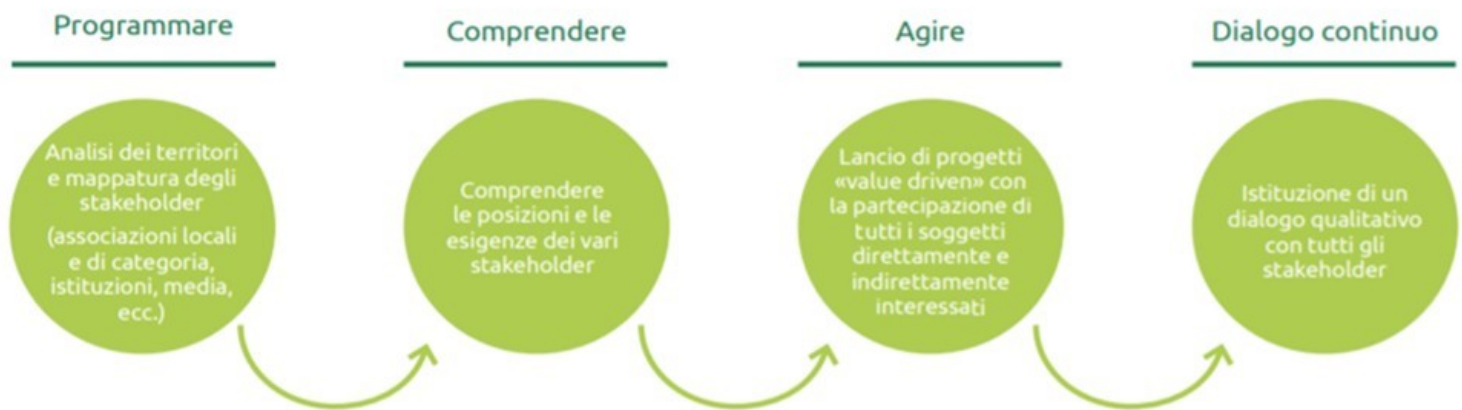
- **anticipare rischi** di diversa natura, da quelli reputazionali a quelli operativi
- trasformare le **minacce in opportunità** attraverso l'individuazione congiunta di soluzioni che **creino valore condiviso** per l'organizzazione e per i propri portatori di interesse

## DA STAKEHOLDER ENGAGEMENT ...

*Coinvolgere una tantum specifiche categorie di stakeholder con precise finalità (es. aggiornamento dell'analisi di materialità).*

## ... A STAKEHOLDER MANAGEMENT

*Gestire in maniera continua le relazioni con gli stakeholder attraverso diversi strumenti di coinvolgimento e meccanismi di feedback continuo.*





Nelle relazioni con i propri stakeholder ENAV persegue 4 obiettivi fondamentali:

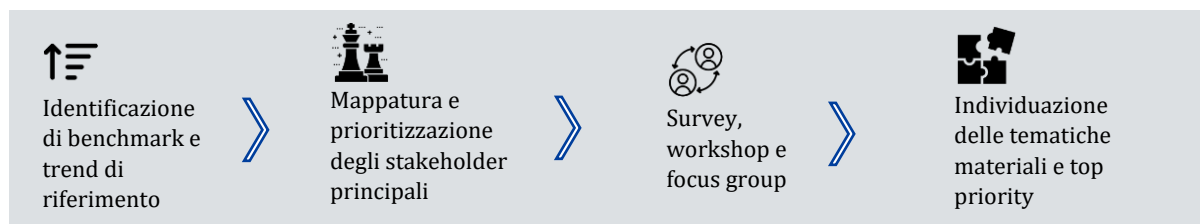


Nel 2021, attraverso interviste e focus group, ENAV ha supportato i propri stakeholder per accogliere spunti utili sul presidio percepito individuando soluzioni che rispondano alle loro aspettative e creino valore condiviso nel lungo periodo.

Le iniziative di ascolto degli stakeholder hanno coinvolto tutte le strutture aziendali, ciascuna nell'ambito delle proprie prerogative, ruoli e responsabilità, al fine di garantire un approccio omogeneo alle attività di dialogo.



Il processo di stakeholder management ha previsto le seguenti fasi procedurali fondamentali:



Il presidio percepito è stato raccolto attraverso survey, interviste o focus group, dalle seguenti categorie di Stakeholder:

- Top Management
- Dipendenti
- Comunità finanziaria
- Società di Gestione aeroportuale
- Vettori
- Fornitori e Industria
- Opinion leader
- Istituzioni
- Media

Nella tabella sottostante sono riportate le principali evidenze qualitative raccolte negli incontri e nella survey.

STAKEHOLDER	Principali aspettative degli Stakeholder
<b>Dipendenti</b>	Webinar con tutta la popolazione aziendale finalizzato alla condivisione di progettualità interne a ENAV Formalizzazione delle policy relative ai percorsi di crescita Schede di valutazione periodiche e premi legati agli obiettivi Consolidamento delle attività di assessment del personale finalizzate a una mappatura di competenze e potenziale della popolazione aziendale Consolidamento delle attività di assessment del personale finalizzate a una mappatura di competenze e potenziale della popolazione aziendale Favorire maggiore scambio tra le esigenze in sede locale e le decisioni prese a livello di sede centrale
<b>Comunità finanziaria</b>	Condivisione di una maggior quantità di informazioni strategiche e iniziative in atto Maggiori dettagli in merito alle iniziative realizzate Aggiornamento del sito internet con l'aggiunta delle policy che possono essere rese pubbliche Incremento del numero di comunicazioni a tema ESG anche mediante creazione di newsletter dedicata
<b>Società di Gestione aeroportuale</b>	Incontri semestrali one-to-one con le singole SGA Forum multi-stakeholder annuali Collaborazioni sul tema dell'impatto acustico e su questioni sorte dall'interazione con i rappresentanti locali Condivisione delle iniziative realizzate

<b>Vettori</b>	<p>Maggior coinvolgimento nella Creazione del valore economico-finanziario</p> <p>Focus Group semestrali ed evento annual con la condivisione delle principali iniziative in atto</p> <p>Tavoli di lavoro per discutere progettualità relative alla sostenibilità e all'innovazione</p> <p>Condivisione delle iniziative realizzate</p>
<b>Fornitori e Industria</b>	<p>Le industrie del settore reputano ENAV all'avanguardia sul tema dell'innovazione tecnologica e della digitalizzazione</p> <p>Interviste one-to-one semestrali con fornitori strategici</p> <p>Incontri annuali per la condivisione delle principali iniziative in atto</p> <p>Tavoli di lavoro per discutere le progettualità sui temi della sostenibilità ambientale, safety e Urban Air Mobility</p> <p>Avviare progetti con le scuole in collaborazione con gli enti locali</p> <p>Condivisione delle iniziative realizzate</p>
<b>Opinion leader</b>	<p>Focus group semestrale e partecipazioni ad eventi con l'obiettivo di dare visibilità alle attività messe in campo</p> <p>Arricchimento della gestione e della comunicazione della tematica ambientale dei temi sociali e di governance</p> <p>Costituzione dell'Aviation network</p> <p>Condivisione delle iniziative realizzate</p>
<b>Istituzioni</b>	<p>Intervista one-to-one semestrale con istituzioni chiave</p> <p>Condivisione delle iniziative realizzate</p>

## ANALISI DI MATERIALITÀ

Attraverso le attività di stakeholder management portate avanti nel corso dell'anno, ENAV ha aggiornato la propria analisi di materialità al fine di individuare i temi maggiormente rilevanti (temi materiali) che riflettono in maniera significativa gli impatti economici, ambientali e sociali dell'organizzazione, o che influenzano le decisioni degli stakeholder. Nel 2021 è stato svolto l'aggiornamento dell'analisi di materialità, in continuità con il percorso condotto nel 2020.

L'analisi di materialità rappresenta un business tool, utile ad individuare le tematiche a maggiore impatto per l'azienda e per i propri stakeholder. In particolare, all'interno del Bilancio di Sostenibilità, l'analisi di materialità è funzionale ad individuare i temi da rendicontare e quelli su cui l'impresa deve focalizzarsi in ottica di impegni futuri, ovvero quelli che:

- Riflettono gli impatti significativi (positivi / negativi) dell'organizzazione in campo economico, ambientale e sociale
- Influenzano le decisioni degli stakeholder

In linea con quanto previsto dal D. Lgs 254/2016 e con le metodologie e i principi riportati dagli standards GRI definiti dal Global Reporting Initiative, ENAV ha condotto l'analisi di materialità aggiornando l'elenco dei temi potenzialmente rilevanti sottoponendoli agli stakeholder mediante survey.

Per definire le priorità strategiche di Enav e la rilevanza dei temi materiali, infatti, è stato predisposto un questionario rivolto prima al top management e poi alle principali categorie di stakeholder interni ed esterni, al fine di ottenere una visione condivisa delle priorità della Società. Dalla combinazione dei risultati emersi è stato possibile sviluppare la matrice di materialità 2021 contenente le principali tematiche materiali attorno alle quali si dispiegano gli argomenti e i contenuti del presente Bilancio.

### AGGIORNAMENTO DELLE TEMATICHE RILEVANTI ATTRAVERSO:

- Analisi dei peers ENAV
- Analisi desk con particolare riferimento dell'impatto del Covid-19 sui temi di sostenibilità:
- Analisi della documentazione interna
- Analisi dei macro-trend
- Analisi dei rischi



### DEFINIZIONE DELLA RILEVANZA INTERNA ATTRAVERSO L'ANALISI DI:

- Questionari sottoposti funzioni di management
- Interviste con il Top Management

### DEFINIZIONE DELLA RILEVANZA ESTERNA ATTRAVERSO L'ANALISI DI:

- Stakeholder engagement attraverso l'invio di questionari
- Stakeholder engagement attraverso workshop e tavoli tematici
- Benchmark dei peers di ENAV
- Analisi degli standard di rendicontazione
- Analisi desk



### DEFINIZIONE E CREAZIONE MATRICE

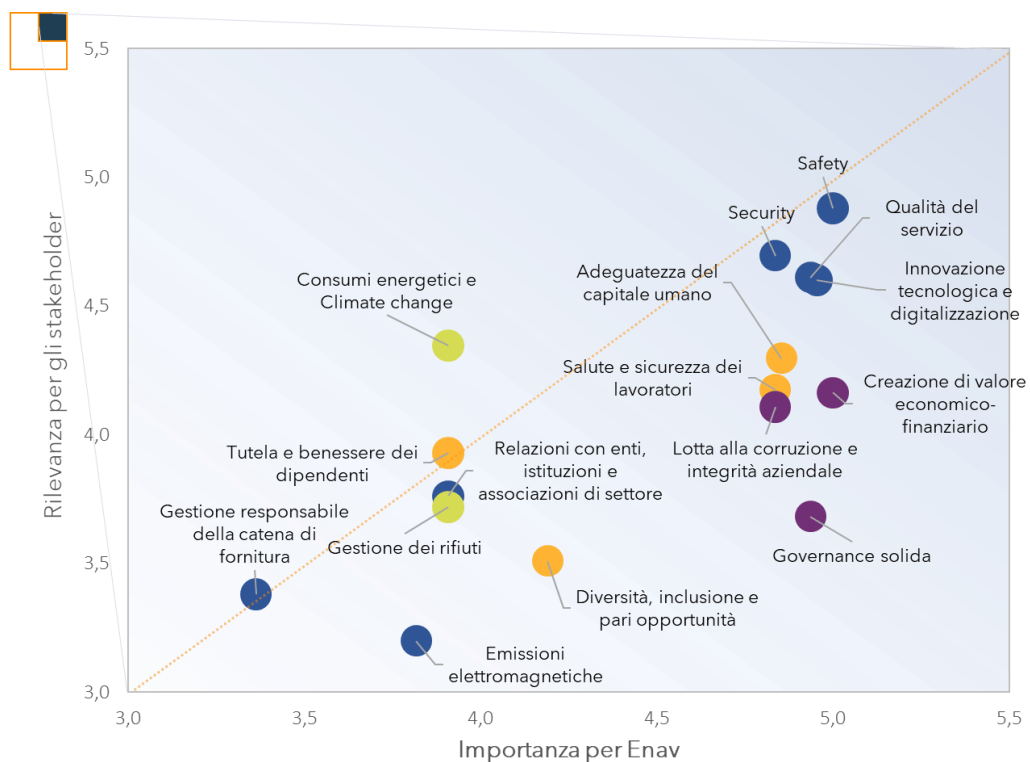
#### IDENTIFICAZIONE TEMI MATERIALI:

- Qualità del servizio
- Gestione responsabile della catena di fornitura
- Relazioni con enti, istituzioni e associazioni di settore
- Safety
- Security
- Innovazione tecnologica e digitalizzazione
- Adeguatezza del capitale umano
- Diversità, inclusione e pari opportunità
- Tutela e benessere dei dipendenti
- Salute e sicurezza dei lavoratori
- Lotta alla corruzione e integrità aziendale
- Creazione di valore economico-finanziario
- Governance solida
- Consumi energetici e Climate Change

Di seguito si riporta la matrice di materialità, ottenuta incrociando i punteggi di ciascuna tematica sia per quanto riguarda l'impatto ESG della Società, valutato dal top management di ENAV e riportato nell'asse delle ascisse, sia per quanto riguarda l'influenza che le stesse hanno sugli stakeholder, valutata dai portatori di interesse e riportata nell'asse delle ordinate.

## AMBITI

- Business & Governance
- Operatività del business
- Personale
- Ambiente



Il tema Safety si conferma come quello a maggiore rilevanza sia per Enav che per gli stakeholder. Segue il tema Innovazione tecnologica e digitalizzazione, che registra un netto incremento per ENAV rispetto al 2020.

Per quanto concerne le tematiche meno rilevanti, si evidenzia come l'importanza del tema relativo alla Gestione responsabile della catena di fornitura si sia ridotta, sia secondo la valutazione del Top Management che secondo la valutazione degli stakeholder.

Con l'obiettivo di evidenziare il proprio impegno al raggiungimento degli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (SDGs) definiti dalle Nazioni Unite nel 2015, ENAV ha riconciliato le proprie tematiche materiali con i suddetti SDGs.

All'inizio di ogni capitolo viene, dunque, riportata una scheda di raccordo tra i temi materiali individuati, gli SDG's ad essi collegati, i target di ENAV e le performance relative al 2021.

**Tabella: Perimetro dei temi materiali identificati**

Aspetto D.Lgs. 254/2016	Nr.	Tema materiale	Perimetro	Aspetto GRI
<b>Società</b>	1	Qualità del servizio	Gruppo ENAV	
	2	Gestione responsabile della catena di fornitura	Gruppo ENAV	GRI 412: Human Rights Assessment
	3	Relazioni con enti, istituzioni e associazioni di settore	Gruppo ENAV	GRI 413: Local communities
	4	Safety	ENAV S.p.A. Techno Sky	GRI 416: Customer Health and Safety
	5	Security	Gruppo ENAV	
	6	Innovazione tecnologica e digitalizzazione	ENAV S.p.A. d-flight	
<b>Personale<sup>11</sup></b>	7	Adeguatezza del capitale umano	Gruppo ENAV	GRI 404: Training and education
	8	Diversità, inclusione e pari opportunità	Gruppo ENAV	GRI 405: Diversity and equal opportunity GRI 401: Employment GRI 406: Non-discrimination
	9	Tutela e benessere dei dipendenti	Gruppo ENAV	GRI 401: Employment GRI 402: Labor/management relations
	10	Salute e sicurezza dei lavoratori	Gruppo ENAV	GRI 403: Occupational Health and Safety
<b>Corruzione</b>	11	Lotta alla corruzione e integrità aziendale	Gruppo ENAV	GRI 205: Anti-corruption GRI 307: Environmental compliance GRI 419: Socioeconomic compliance
	12	Creazione di valore economico-finanziario	Gruppo ENAV	GRI 201: Economic performance GRI 207: Tax
	13	Governance solida	Gruppo ENAV	
<b>Ambiente<sup>12</sup></b>	14	Consumi energetici e Climate change	Gruppo ENAV	GRI 302: Energy GRI 305: Emissions
	15	Emissioni elettromagnetiche	ENAV S.p.A. Techno Sky	GRI 413: Local communities
	16	Gestione dei rifiuti	Gruppo ENAV	GRI 306: Waste

<sup>11</sup> Relativamente all'ambito "Personale", si precisa che i dati di d-flight non sono separatamente dettagliati in quanto la Società ha 8 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.

<sup>12</sup> Relativamente all'aspetto "Ambiente", ENAV Asia Pacific, in virtù delle caratteristiche dell'azienda (1 dipendente e 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.

Aspetto D.Lgs. 254/2016	Nr.	Tema materiale	Perimetro	Aspetto GRI
Diritti Umani <sup>13</sup>	17	Gestione responsabile della catena di fornitura	Gruppo ENAV	GRI 412: Human Rights Assessment
	18	Diversità, inclusione e pari opportunità	Gruppo ENAV	GRI 406: Non-discrimination

## 2.2 Investor Relations e la comunicazione finanziaria

ENAV pone da sempre grande attenzione ai rapporti con gli investitori, con gli analisti finanziari e con la comunità finanziaria in generale, avvalendosi della struttura Investor Relations al fine di gestire in maniera continuativa ed ottimale tali rapporti. Le occasioni di dialogo sono molteplici: conference call, incontri di persona e virtuali, conferenze finanziarie, site visit e roadshow. In queste circostanze, il management, tipicamente il CEO (Chief Executive Officer) 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, ed 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 2021, ENAV ha avuto circa 220 interazioni con gli investitori istituzionali, per la maggior parte durante conference calls e la partecipazione a conferenze di settore svolte quasi esclusivamente in modalità "virtuale", a causa delle restrizioni, imposte dalle misure implementate per contenere gli effetti della pandemia da COVID-19, che hanno fortemente limitato gli spostamenti delle persone e di conseguenza gli incontri in presenza.

In aggiunta ai rapporti con gli investitori, ENAV mantiene frequenti contatti con gli analisti finanziari che coprono il titolo (c.d. "sell-side"). I 10 analisti che hanno coperto il titolo ENAV nel corso del 2021 appartengono ai maggiori istituti di intermediazione italiani ed esteri, alcuni dei quali specializzati su società infrastrutturali, ed assicurano la pubblicazione periodica di report ed analisi aggiornate sulle attività e la performance economico-finanziaria di ENAV. Di questi dieci analisti, a fine anno 2021, sette avevano una valutazione "BUY" sul titolo ENAV e tre una valutazione "HOLD".

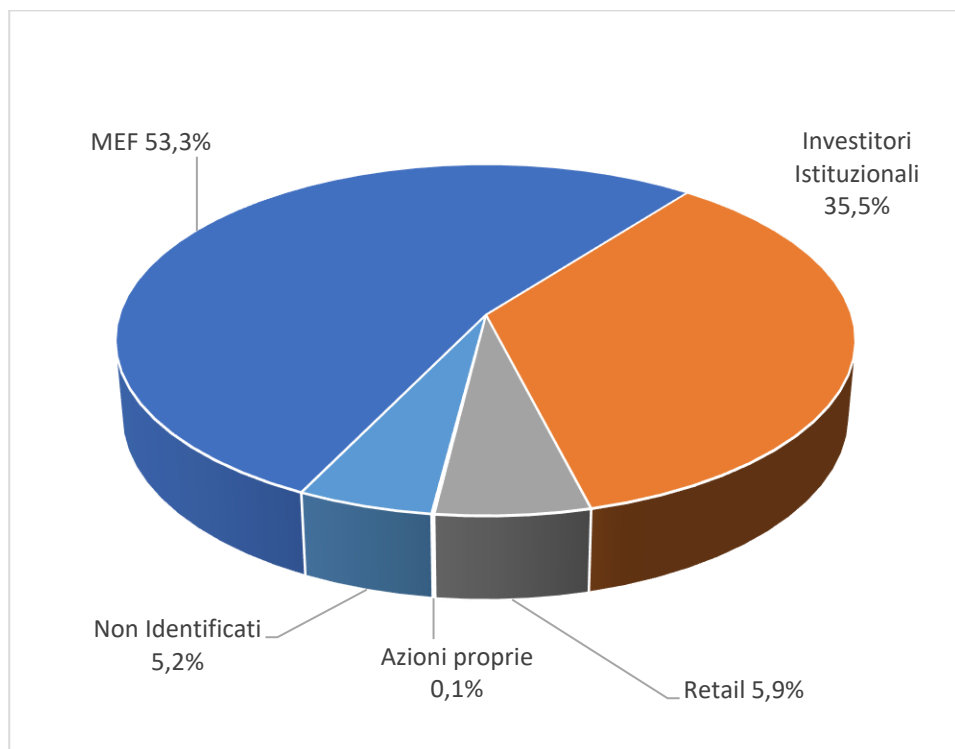
Infine, è importante sottolineare come nel corso dell'anno sia ulteriormente cresciuto l'interesse dei principali investitori istituzionali verso tematiche di Corporate Social Responsibility (CSR) e verso le attività intraprese da ENAV su questo fronte. Al fine di assicurare la sostenibilità del business nel lungo termine della società, ENAV ha incluso nelle proprie presentazioni istituzionali agli investitori una sezione specifica sulla sostenibilità, in ottica di una sempre maggiore trasparenza in merito alle attività svolte, coinvolgendo gli

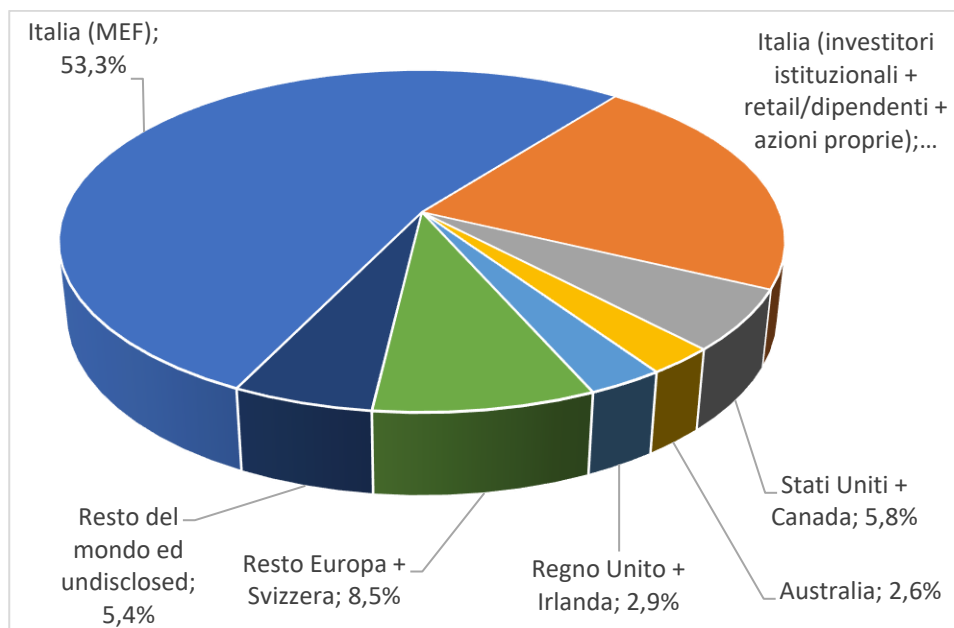
<sup>13</sup> Riguardo all'aspetto "Diritti umani" il tema viene trattato trasversalmente nell'ambito di altri temi materiali

investitori nelle proprie iniziative di Stakeholder Management e partecipando a conferenze ed eventi finanziari a tema Environment, Social & Governance (ESG).

Per il 2022 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. Nel corso del 2022 l'Azienda si propone inoltre 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 SRI, ampliando la propria *disclosure* su tematiche ESG; sui fondi specializzati nel settore delle infrastrutture.

ENAV opera in un settore regolamentato ed è l'operatore unico a livello nazionale nel controllo del traffico aereo civile. Il 26 luglio 2016 ENAV si è quotata in Borsa, passando dallo status di Società con socio unico a Società partecipata. 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 marzo 2022 a novembre 2020, diviso per tipologia e area geografica.





## 2.3 Valore economico generato e distribuito

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

Nel 2021 il Gruppo ha generato 886,6 milioni di euro di valore economico, in incremento del 9,3%, rispetto al 2020, per la ripresa delle attività del settore del trasporto aereo, dopo un 2020 notevolmente impattato dalla pandemia da COVID-19.

Il valore economico generato è stato distribuito per l'82,6% e trattenuto per il 17,4%.

Relativamente al valore economico distribuito si rappresenta che:

- Il 19,1% riguarda costi operativi sostenuti per l'acquisto di beni e di servizi di cui beneficiano i fornitori del Gruppo;
- Il 68,2% è stato distribuito a favore dei dipendenti, sottoforma di stipendi, contributi sociali, premi;
- Il 8,9% in favore dei fornitori di capitale di rischio e finanziamenti a titolo di dividendi e remunerazione dei finanziamenti sottoscritti;
- Il 3,7% a favore della pubblica amministrazione per le imposte dirette ed indirette;
- Il 0,1% è stato distribuito a favore della comunità.

Valore economico direttamente generato e distribuito (in €/migliaia)			
	2019	2020	2021
<b>Valore economico generato</b>	948.894	811.060	886.633
<b>Valore economico distribuito</b>	(799.100)	(607.979)	(732.262)
<i>Costi operativi</i>	(131.911)	(124.887)	(140.203)
<i>Valore distribuito ai dipendenti</i>	(497.118)	(460.957)	(499.241)



<b>Valore distribuito ai fornitori di capitale</b>	(120.017)	(7.943)	(65.297)*
<b>Valore distribuito alla P.A.</b>	(49.371)	(13.254)	(26.829)
<b>Valore distribuito alla comunità</b>	(683)	(938)	(692)
<b>Valore economico trattenuto</b>	149.794	203.081	154.371

\* Il dato include i dividendi proposti al Consiglio di Amministrazione (pari a 58.506 €/migliaia) e soggetti all'approvazione dell'Assemblea dei soci del 3 giugno 2022.

## 2.4 La gestione delle relazioni con i clienti

Nell'ambito degli stakeholder con cui il Gruppo ENAV intrattiene rapporti, i clienti ricoprono un ruolo di assoluto riguardo. ENAV ha infatti sviluppato per le compagnie aeree, un efficiente sistema di *customer relationship management* (supportato da una procedura interna), finalizzato al coinvolgimento dei clienti stessi e alla misurazione del loro livello di gradimento rispetto alla fornitura dei servizi ATS (*Air Traffic Services*) attraverso una *Customer Survey a loro dedicata*. Nel 2021, il gradimento dei servizi forniti alle compagnie di navigazione aerea (CNA) ha ottenuto un punteggio di 4 su una scala di 5, in leggera flessione rispetto a quello ottenuto nel 2020 (4,1).

La partecipazione *alla survey* è stata del 66% (in linea con del 68%, registrata nel 2020).

Le attività di CRM non si limitano alla campagna di rilevamento di *customer satisfaction*, ma si articolano in una serie di iniziative volte al coinvolgimento degli stakeholder e alla partecipazione attiva nell'evoluzione dei vari processi (spesso associati a nuove implementazioni operative). Nel 2021, l'attività di CRM, pur condizionata dalla perdurante situazione d'incertezza legata alla pandemia di COVID-19, ha registrato un netto incremento delle attività di relazione e scambio con le compagnie di navigazione aeree. In particolare, il programma di ripresa delle operazioni, denominato "Back to Normal" è stato oggetto di diffusione e discussione attraverso sessioni dedicate, one to one e plenarie. Di norma, nell'ambito delle attività relazionali, ENAV promuove, infatti, incontri *one to one*, sessioni plenarie, open day dimostrativi, workshop e webinar tematici relativi alle attività proprie di Operations.



IDS AirNav, nello specifico, ha attivato un proprio servizio di assistenza per tutti i clienti, composto da un team dedicato (Customer Care Team, afferente all'area Services di IDS AirNav) che effettua l'analisi delle richieste di supporto tecnico avanzate dai clienti (utenti utilizzatori del sistema/SW di IDS AirNav). Tale 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 di IDS AirNav, attraverso il tool Freshdesk vengono generati 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.

definire/adequare/avviare azioni e/o strategie commerciali; sollecitare maggior attenzione e/o supporto nella gestione tecnica del cliente stesso; indirizzare energie/mezzi dell'area PDM/DM/V&V 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.

Obiettivi futuri	Deadline
Migliorare i tempi di risposta per le attività di supporto che non richiedono sviluppi (TR/CR) o hot-fix.	Q4 2022/Q1 2023
Standardizzare la generazione di report sullo stato delle attività di assistenza clienti sia per scopi interni (es.: area gestione prodotti, area gestione progetti, area commerciale) che verso i clienti (che non richiedono per contratto particolari report personalizzati).	Q4 2022/Q1 2023
Effettuare indagini di "Customer Satisfaction" del servizio di assistenza clienti erogata.	Q4 2022/Q1 2023

La Società d-flight, una volta concluso il contratto in essere con il fornitore Telespazio S.p.A, nel mese di aprile 2021 ha affidato la gestione del supporto all'utenza esterna alla società Mediatica Spa, tramite Beauty contest. Il servizio supporta gli utenti esterni attraverso personale con esperienza pluriennale offrendo assistenza secondo calendario ed orari definiti. Mediatica, analizzando e aggregando le richieste di supporto ed assistenza ricevute, ha l'obbligo di attivare, qualora necessario, una procedura di escalation per tutte le volte che non sia possibile risolvere il ticket, prevedendo la sua assegnazione ai gruppi di supporto di competenza (L2 (TPZ), L3 (Leonardo)); garantine, inoltre, la priorità degli interventi in funzione della tipologia di account (cliente abbonato pro, base, utente accreditato, utente non accreditato) e un canale di accesso privilegiato nel caso il contatto provenga da clienti di tipo istituzionale o grandi utenze (e.g. sulla base del numero di UAS registrati).

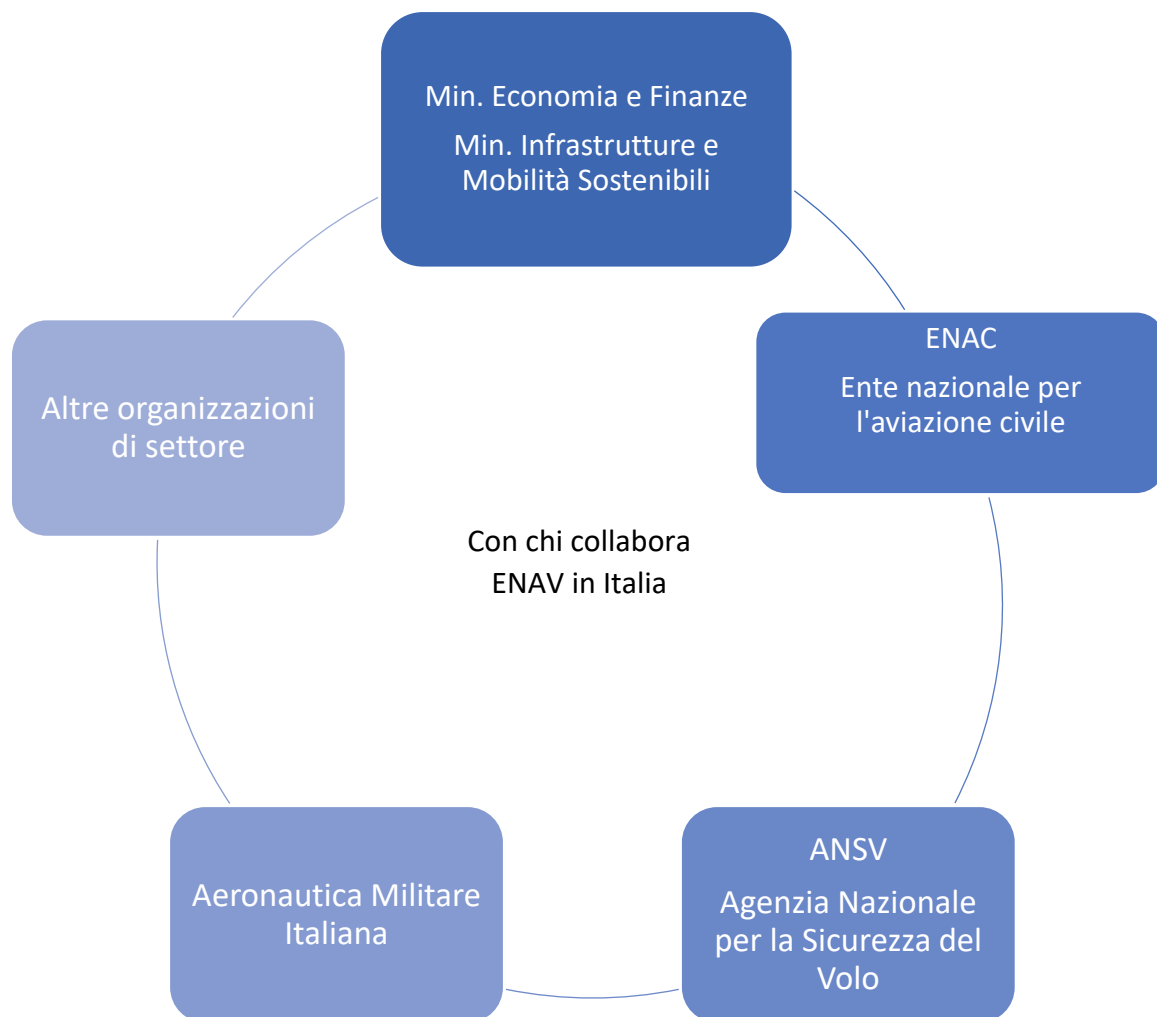
Mediatica ha anche il compito di alimentare la knowledge base (ereditato da TPZ) con le nuove casistiche frequenti e di fornire elementi per il miglioramento della piattaforma ove idonee a ridurre il numero di TT di una data categoria.

Obiettivi futuri	Deadline
Prima che si concluda la fornitura del servizio erogato da parte di Mediatica SpA, d-flight ha già intrapreso un percorso per preparare una nuova gara per la fornitura di un servizio di Help desk di 1° livello (L1) nel quale ha intenzione di valutare alcune esigenze emerse durante l'anno in corso:	07/06/2022

<ol style="list-style-type: none"><li>1) Incrementare la durata del servizio ad almeno tre anni per garantire continuità e quindi stabilità del servizio erogato;</li><li>2) Inserire come opzionale la possibilità di affiancare al servizio di un help desk classico come i precedenti con Telespazio e MediatICA un servizio con l'operatore telefonico.</li><li>3) Attualizzare le Fasce volumi annui in entrata previsti (mail e chiamate) rispetto alle previsioni di traffico stimate future;</li><li>4) Attualizzare i Valori di Minimo contatti/mese garantito dall'erogatore del servizio per entrambi i servizi mail e chiamate.</li></ol>	
---	--

## 2.5 La collaborazione con enti, istituzioni e associazioni di settore

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



In **Europa**, ENAV ricopre un ruolo attivo attraverso la partecipazione ad accordi di cooperazione, partnership e programmi multilaterali ed è parte integrante delle iniziative orientate alla realizzazione del Cielo Unico Europeo promosse dalla Commissione europea e realizzate attraverso **EASA**, **EUROCONTROL** e da **altri enti ed organizzazioni comunitarie**.



### **EASA (European Union Aviation Safety Agency)**

Organo di regolamentazione, controllo e definizione dei massimi livelli comuni di Safety nel settore dell'aviazione civile nell'Unione europea. ENAV partecipa attivamente ad alcune attività e gruppi istituiti da EASA relative agli ambiti normativi e di Safety nel campo dei servizi alla navigazione aerea e ATM. La partecipazione può avvenire attraverso segnalazione diretta di ENAV, dello Stato (nel nostro caso ENAC) oppure di CANSO (associazione di categoria degli ANSP).



### **EUROCONTROL**

È un'organizzazione intergovernativa di cui lo Stato italiano è membro, il cui scopo principale è di sostenere lo sviluppo e il mantenimento di un efficiente sistema di controllo del traffico aereo a livello europeo, supportando in questo le autorità nazionali dell'aviazione civile, gli ANSP e gli utenti dello spazio aereo civili e militari, il settore industriale, le organizzazioni professionali e le competenti istituzioni europee. Ricopre l'importante ruolo di Network Manager conferitogli dalla Commissione europea per la prima volta nel 2011 e rinnovato anche per il periodo 2020 – 2029. ENAV partecipa attivamente e direttamente ai gruppi di natura tecnica, nonché ai gruppi di governance dell'Organizzazione (anche a supporto dei rappresentanti dello Stato), anche detenendo la presidenza di alcuni di questi gruppi, operando con un focus particolare sulle attività relative a temi di interesse aziendale nel campo delle operazioni, delle informazioni aeronautiche, della sicurezza (Safety e security), dell'ambiente, dei sistemi tecnici e delle procedure CNS e ATM.



### **EUROCAE**

È responsabile delle attività di standardizzazione dei sistemi ad elevato valore tecnologico, ENAV ne è membro e partecipa alla governance attraverso l'assemblea generale annuale ed alle attività tecniche. ENAV è molto attiva nei gruppi di lavoro tematici di interesse per la Società in particolare quelli legati alle nuove tecnologie come le torri remote, i droni, la sorveglianza aeroportuale e satellitare.

ENAV, considerati gli obiettivi fissati dall'UE per la creazione del Cielo Unico Europeo e la necessità di realizzare una visione comune per la modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo europeo, ha assunto un ruolo strategico nelle principali iniziative create in Europa, quali ad esempio: il Functional Airspace Block BLUE MED (che vede membri oltre all'Italia anche Cipro, Grecia e Malta), le attività del Network

Manager europeo oltre che la partecipazione diretta, in qualità di full member, alla nuova SESAR 3 Joint Undertaking (già SESAR Joint Undertaking) ed alla SESAR Deployment Alliance.

### SESAR 3 Joint Undertaking (S3JU)



La S3JU è il partenariato pubblico-privato costituito per la prima volta nel 2008, rinnovato nel corso del 2016 e ampliato nel 2021, con l'obiettivo di condurre il Programma di Ricerca e Sviluppo europeo SESAR (*Single European Sky ATM Research*) con un orizzonte temporale di attività fino al 2031. L'intera comunità aeronautica è rappresentata nella partnership S3JU a testimonianza del forte processo di modernizzazione in atto: EUROCONTROL e la Commissione europea, come membri fondatori e 50 organizzazioni (fra cui ENAV) in rappresentanza di tutta l'industria ATM europea coinvolta nei progetti SESAR. ENAV è membro della SESAR JU sin dall'agosto 2009 ed ha svolto un ruolo di primo piano in tutte le attività progettuali e di governance, contribuendo con le proprie risorse a guidare il processo di cambiamento e di modernizzazione del sistema ATM europeo. Per ENAV la membership nella S3JU rappresenta un pilastro per il posizionamento strategico della società in campo ATM europeo, consentendo di partecipare direttamente all'orientamento delle scelte strategiche correlate alla progettazione, allo sviluppo ed alla gestione dei sistemi ATM di nuova generazione, valorizzando le scelte strategiche e gli investimenti per garantire un servizio per l'utenza sempre all'avanguardia. Il ruolo attivo di ENAV ha permesso all'azienda di partecipare a circa 320 progetti di R&D connessi al Master Plan europeo. La S3JU pubblicherà la sua prima call nell'aprile del 2022. Con la partecipazione alla S3JU si contribuisce altresì al raggiungimento degli obiettivi del *Green Deal* europeo supportando l'ATM europeo nella transizione digitale.

La SESAR Deployment Alliance (SDA) è l'alleanza dei principali stakeholder di settore (compagnie aeree, ANSP, aeroporti) ed è stata costituita per rispondere all'esigenza della Commissione europea di armonizzare e sincronizzare l'implementazione dei sistemi e delle procedure nel campo dell'ATM. Per la realizzazione di tale obiettivo, la Commissione europea ha conferito alla SDA – all'esito di apposita procedura pubblica di selezione, il compito di coordinare il deployment di SESAR.

ENAV ricopre altresì un ruolo primario all'interno dell'Alleanza A6. I partner dell'Alleanza A6, uniti da un Memorandum of Cooperation, rappresentano gli interessi dell'industria ATM e svolgono un ruolo di primaria importanza nello sviluppo e implementazione di tecnologie e concetti definiti in ambito SESAR. ENAV, con i propri esperti, partecipa alle attività degli A6 nei gruppi di governance e nei gruppi di lavoro di carattere tecnico.

Nel corso dell'annualità in esame, l'Alleanza A6 ha avviato, congiuntamente agli altri partner della SDA, tutte le attività necessarie alla costituzione del nuovo SESAR Deployment Manager partecipando alla "*Call for Proposal for the selection of the SESAR Deployment Manager and the awarding of a framework partnership agreement and the specific grant agreement*". In caso di aggiudicazione, tale soggetto sarà la nuova entità responsabile per le attività di coordinamento del Deployment Programme di cui faranno parte i principali ANSP europei, compagnie aeree e aeroporti insieme al Network Manager europeo. Le attività è previsto vengano avviate dal 1 giugno 2022.

L'Alleanza A6 ha sviluppato attività di coordinamento tra gli ANSP europei maggiormente rilevanti sui temi più importanti per il sistema di gestione del traffico aereo europeo. In particolare, l'Alleanza A6 ha avviato le attività di revisione della proposta legislativa SES II+, al fine di assicurare una evoluzione del testo in linea con

SESAR  
Deployment



Alliance (SDA)

le esigenze degli ANSP, ha affrontato i temi legati all'innovazione tecnologica nonché le nuove sfide legate allo sviluppo della regolamentazione e dei servizi per i droni (i cosiddetti servizi U-Space).

Sono state svolte e sono in corso le attività progettuali previste nel deployment programme europeo. I progetti al momento coordinati dal SDM sono 343, di cui più di 200 sono completati con sostanziali benefici di performance. Si stima che i 343 progetti, una volta conclusi, porteranno oltre 7 mln di tonnellate di CO<sub>2</sub> in meno grazie a profili di volo più efficienti, nonché ad un aumento di network capacity con oltre 300 mln di minuti di ATFM delay in meno. In particolare, ENAV porta avanti una serie di progetti implementativi che appena messi in operazione porteranno elevati benefici alla comunità dell'aviazione civile, in termini di puntualità, miglioramento delle performance per le linee aeree, come importanti miglioramenti per i passeggeri, in termini di riduzione dei costi, sostenibilità ambientale e sicurezza.

SESAR DM



FAB BLUE MED



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

Come evidenziato, ENAV riveste un ruolo fondamentale nella governance di alcune tra le più importanti organizzazioni e iniziative internazionali. Infatti, la possibilità di presenziare ai numerosi e importanti gruppi decisionali e di lavoro (in particolare nel contesto di A6, ICAO, EUROCONTROL, EUROCAE e CANSO) su materie di diretto interesse per il controllo del traffico aereo, consente di perseguire quei valori aziendali che, come detto, tendono prima di tutto a tutelare gli interessi della nostra community dell'aviazione civile. Con riferimento al 2021, a causa del perdurare delle restrizioni di viaggio imposte a seguito della pandemia COVID-19, le attività nazionali ed internazionali si sono svolte per la maggior parte da remoto (teleconferenze).

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



**ICAO:** Agenzia delle Nazioni Unite che definisce principi e tecniche della navigazione aerea internazionale, delle rotte e degli aeroporti. Promuove la progettazione e lo sviluppo del trasporto aereo. Nel 2020 ENAV ha continuato le attività tecniche all'interno dei tavoli tecnici sia a livello globale sia europeo. Per quanto riguarda le posizioni di rilievo vale la pena menzionare la vicepresidenza del massimo organo decisionale di ICAO a livello Europeo, con un perimetro che abbraccia 56 Stati membri, inclusa la Federazione Russa, gli Stati dell'area euro-asiatica e del nord Africa.



**CANSO:** È l'organizzazione di categoria a livello globale delle società fornitrici del servizio di navigazione aerea (ANSP) e ne rappresenta gli interessi. I membri di CANSO, gli ANSP, di cui fa parte ENAV, gestiscono l'85% del traffico aereo mondiale e attraverso gruppi di lavoro condividono informazioni e sviluppano nuove politiche. ENAV ha continuato il coinvolgimento nei gruppi di governance e tecnici sia a livello globale sia europeo. A partire da settembre 2020 ENAV ha contribuito alla definizione di una posizione condivisa della comunità degli ANSP relativamente alla proposta della Commissione europea sul Cielo Unico Europea (cosiddetto SESII+), che regolerà le principali attività svolte da ENAV e che è ancora in fase di discussione presso le istituzioni UE.

ENAV partecipa attivamente e direttamente (in numerosi casi in rappresentanza e su mandato dello Stato Italiano) ai gruppi di natura tecnica sia a livello globale sia regionale (anche detenendo la presidenza di alcuni di questi gruppi) operando con particolare focus sulle attività relative a temi di interesse aziendale nel rispetto della normativa, delle operazioni, della sicurezza (Safety e Security), dell'ambiente, dei sistemi tecnici CNS e ATM, nonché delle licenze e addestramento del personale.



## INIZIATIVE INDUSTRIALI CHE VEDONO LA PARTECIPAZIONE DI ENAV



**ESSP (European Satellite Service Provider):** ENAV è azionista di ESSP, la società che assicura la gestione dei segnali satellitari di EGNOS ai fini della navigazione satellitare. Nel corso del 2021 sono continuate le attività, insieme alla EUSPA (European Union Space Programme Agency), per il futuro contratto di fornitura dei servizi di EGNOS per il periodo 2022-2030. L'aggiudicazione del contratto è prevista nel corso del 2022.



**AIREON:** È il fornitore di servizi di sorveglianza satellitare globale, che si basa sulla costellazione di Iridium e di cui ENAV è azionista. Aireon, che in Europa ha ricevuto la certificazione EASA, fornisce a livello globale un portfolio di servizi che include la sorveglianza satellitare a beneficio degli ANSP nonché numerosi altri servizi nel campo dell'Air Traffic Flow Management, data analytics, ecc.

## 2.6 Il nostro network della sostenibilità

### IL NOSTRO NETWORK DI SOSTENIBILITÀ

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

#### Sustainability Makers



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

#### Fondazione Global compact Italia



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



## Salone della CSR e dell'innovazione sociale

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



## ASVIS

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

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



## 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 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

### 3. La gestione responsabile del business

<b>TEMI MATERIALI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- LOTTA ALLA CORRUZIONE E INTEGRITÀ AZIENDALE</li> <li>- GOVERNANCE SOLIDA (NEW)</li> <li>- GESTIONE RESPONSABILE DELLA CATENA DI FORNITURA</li> <li>- CONSUMI ENERGETICI E CLIMATE CHANGE</li> </ul>
<b>SDG'S E TARGET</b>	<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="width: 30px; text-align: center;">  </div> <div style="padding-left: 10px;"> <p>8.5: Raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con disabilità, e la parità di retribuzione per lavoro di pari valore.</p> <p>8.7: Adottare misure immediate ed efficaci alla schiavitù moderna e al traffico di esseri umani e assicurare la proibizione e l'eliminazione delle peggiori forme di lavoro minorile, incluso il reclutamento e l'impiego di bambini-soldato, e, entro il 2025, porre fine al lavoro minorile in tutte le sue forme.</p> <p>8.8: Proteggere i diritti del lavoro e promuovere un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori, compresi i lavoratori migranti, in particolare le donne migranti, e quelli in lavoro precario.</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="width: 30px; text-align: center;">  </div> <div style="padding-left: 10px;"> <p>11.2: Fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti.</p> <p>11.6: Ridurre l'impatto ambientale negativo pro capite delle città, in particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti.</p> </div> </div>
<b>TARGET GRUPPO ENAV 2021-2023</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valutazione dei fornitori rispetto ai criteri ESG</li> <li>- ESG Rating</li> <li>- Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione</li> <li>- Assessment emissioni CO<sub>2</sub>: ampliamento allo Scope 3</li> </ul>
<b>PERFORMANCE GRUPPO ENAV 2021</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- I rischi legati ai diritti umani sono stati valutati nell'ambito del processo di risk assessment nel 100% dei processi.</li> <li>- Nel 2021 avvio della piattaforma per la valutazione dei fornitori rispetto ai criteri ESG</li> <li>- Identificazione del Rating</li> <li>- Acquisizione Certificazione ISO 37001 ENAV S.p.A.</li> <li>- 100% di accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani nel 2021 per le Società ENAV e Techno Sky</li> <li>- Completato l'assessment delle emissioni di tipo Scope 3</li> </ul>

#### 3.1 La governance della sostenibilità

La sostenibilità permea tutte le attività di gestione strategica di ENAV nell'ottica di integrare le tematiche ESG all'interno 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 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 che 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 management, consolida una visione integrata dove 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.

La governance della Società garantisce 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.

## **IL GRUPPO ENAV**

Il Gruppo ENAV, oltre al core business della gestione del traffico aereo di competenza della sua Capogruppo, garantisce altresì l'installazione, la manutenzione e il monitoraggio di tutti i sistemi hardware e software per la navigazione aerea.

La *corporate governance* di ENAV, anche tenuto conto della rilevanza sociale del *business*, è orientata al perseguimento dell'obiettivo prioritario della creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo, al successo sostenibile dell'impresa e all'adeguato bilanciamento e valorizzazione di tutti gli interessi coinvolti.

Il sistema di governo di ENAV è articolato in una serie di organi, principi, regole e procedure, in linea con il Codice di Corporate Governance - cui la Società aderisce - con le indicazioni normative e con la best practice.

Una completa informativa sull'evoluzione delle prassi di governo societario adottate da ENAV è inclusa nella Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, pubblicata con cadenza annuale congiuntamente alla documentazione di bilancio.

## **MODELLO ORGANIZZATIVO**

ENAV adotta e mantiene costantemente aggiornato il Codice Etico di Gruppo, che regola il complesso di diritti, doveri e responsabilità che le società del Gruppo assumono nei confronti dei propri stakeholder e si applica 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 della Società anche in relazione alla prevenzione dei reati di cui al D.lgs. 231/2001, nonché alla prevenzione dei fenomeni corruttivi e di frode, ed in tal senso il Codice Etico di Gruppo forma parte integrante del Modello Organizzativo ai sensi del D. Lgs. 231/2001.

## IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Quale organo centrale del sistema di corporate governance di ENAV il Consiglio di Amministrazione è investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della Società nel suo ruolo di guida per il perseguimento del successo sostenibile di ENAV e del Gruppo di cui è a capo.

Il Consiglio di Amministrazione di ENAV è:

- **Indipendente**, con 7 consiglieri - inclusa la Presidente - qualificati come indipendenti ai sensi del TUF e del Codice di Corporate Governance;
- **Rappresentativo**, con un terzo dei consiglieri tratti dalla lista presentata dagli azionisti di minoranza;
- **Bilanciato**, con 5 consiglieri al di sopra e 4 consiglieri al di sotto dei cinquant'anni di età
- **Inclusivo**, con il 44,44% di consiglieri di genere femminile



**DONNE**

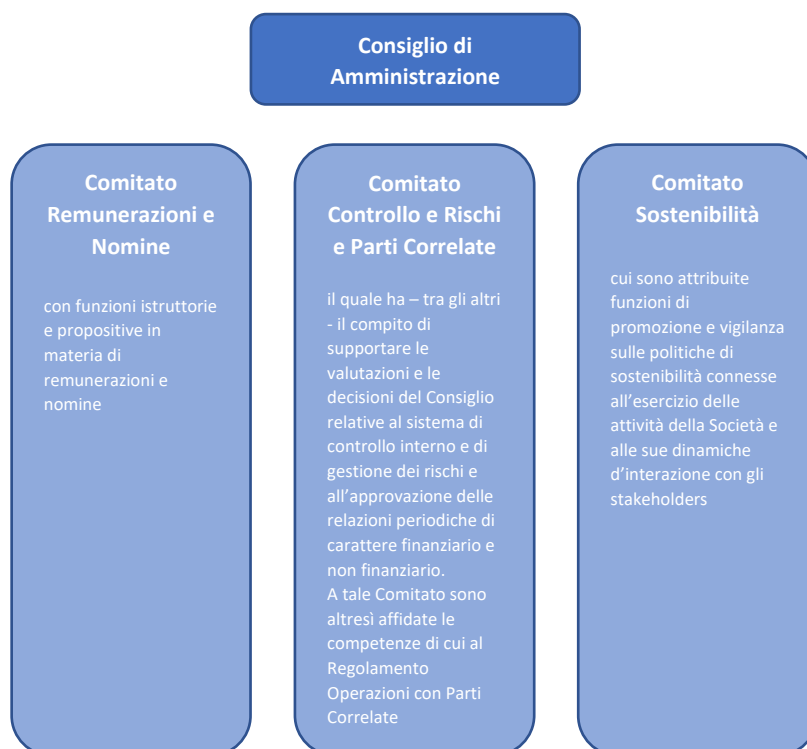
44,44%



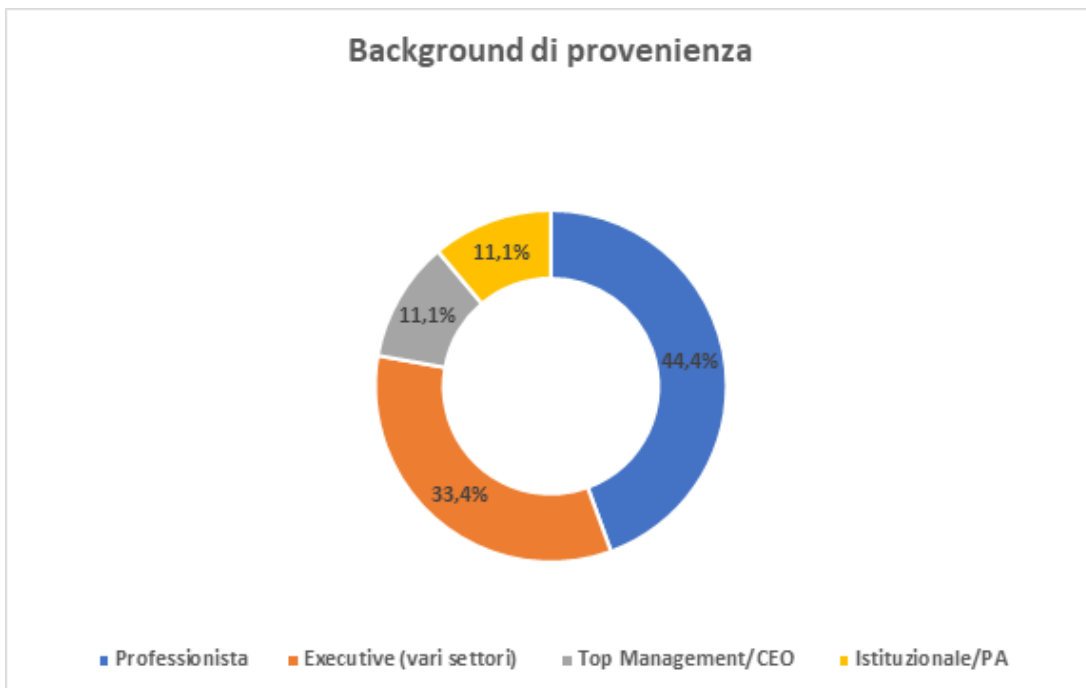
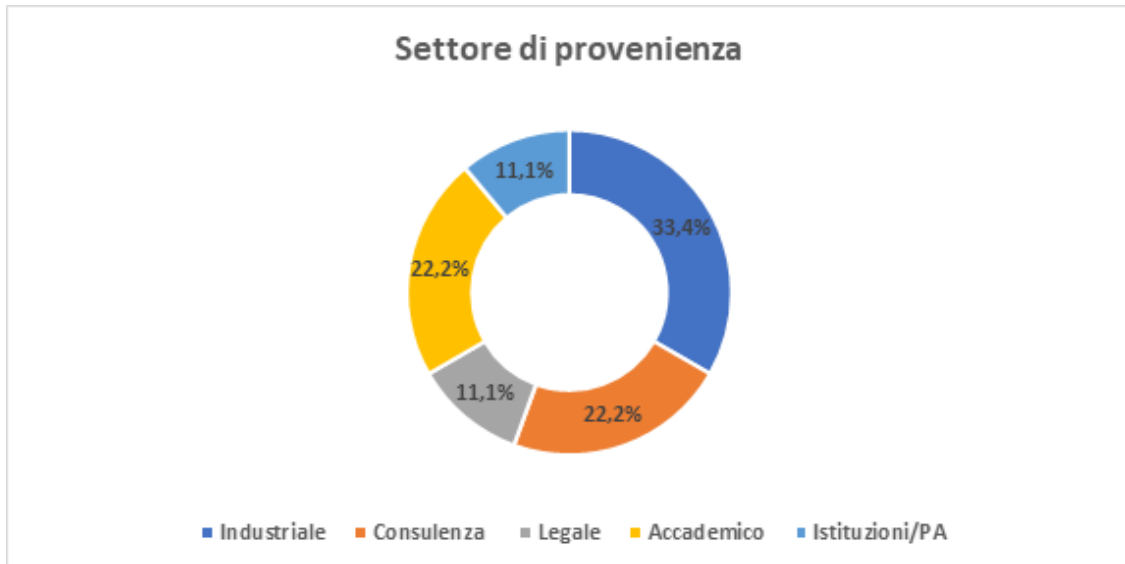
**UOMINI**

55,56%

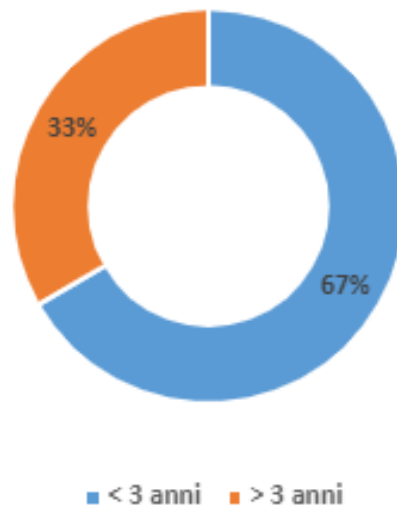
Il Consiglio di Amministrazione ha istituito al proprio interno Comitati con funzioni consultive e/o propositive che ne coadiuvano le attività.



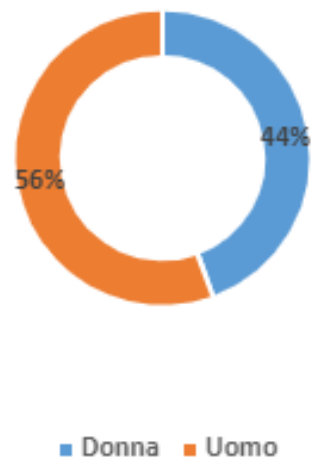
All'Organo amministrativo è demandata la definizione delle strategie e il monitoraggio della relativa attuazione, oltre alla definizione del sistema di governo societario più funzionale allo svolgimento dell'attività dell'impresa e al perseguimento delle sue strategie, tenendo conto degli spazi di autonomia offerti dall'ordinamento. Sulla base della policy sul dialogo con la generalità degli azionisti della Società, il Consiglio indirizza, supervisiona e monitora il dialogo con gli stakeholder rilevanti, verificandone l'attuazione sulla base di adeguati flussi informativi.



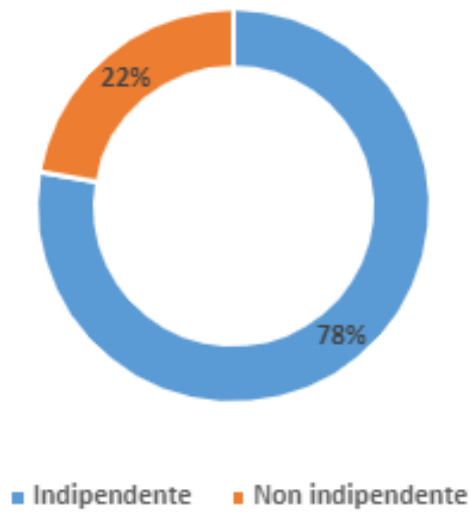
## Tenure



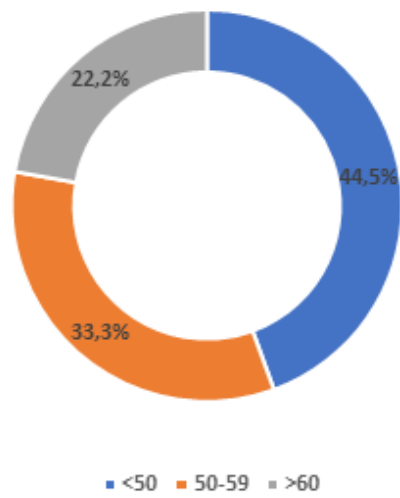
## Diversità di genere



## Indipendenza

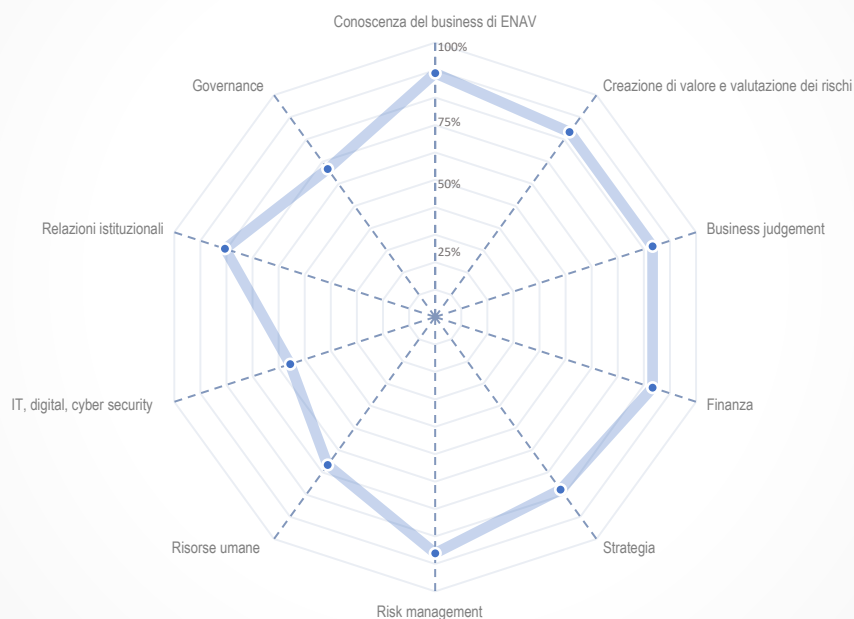


## Età





## Competenze dei Consiglieri



### COMPOSIZIONE E NOMINA

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. 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.

Il Consiglio di Amministrazione di ENAV può contare su un adeguato numero di Amministratori indipendenti, sussistendo il requisito di indipendenza in capo a sette Consiglieri su nove. Si evidenzia al riguardo come il Consiglio provveda periodicamente a verificare l'indipendenza dei propri componenti mediante idonee procedure formali e sotto la vigilanza del Collegio Sindacale. Le modalità e i criteri quali-quantitativi per la verifica dell'indipendenza degli Amministratori di ENAV sono contenuti nella Policy relativa ai criteri e alla procedura per la valutazione dell'indipendenza degli Amministratori di ENAV, adottata dal Consiglio di Amministrazione in ossequio alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance.

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

La società adotta una policy sulla diversità nella composizione degli organi di amministrazione e controllo, pubblicata all'interno della sezione "Governance" del sito [www.enav.it \(https://www.enav.it/governance/documenti-societari\)](https://www.enav.it/governance/documenti-societari). 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.

Ulteriori dettagli circa le modalità di composizione e nomina del Consiglio di Amministrazione sono riportati all'interno della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari disponibile sul sito web della Società.

## GOVERNANCE



## 3.2 La Gestione dei Rischi e il sistema di Enterprise Risk Management

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

Nel corso del 2021 è stato effettuato l'aggiornamento del Corporate Risk Profile, del Risk Appetite Statement, del Piano di trattamento dei rischi e del sistema dei Key Risk Indicators, oltre all'esecuzione del risk monitoring nel mese di ottobre. Tali attività hanno consentito di aggiornare l'analisi dell'impatto dell'emergenza pandemica da COVID-19, con particolare riferimento alle tematiche non finanziarie, principalmente sugli aspetti di "Salute e Sicurezza sul lavoro (H&S)".

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 verrà approfondita nei paragrafi in cui vengono trattati gli specifici argomenti.

La tabella seguente presenta, per ciascun aspetto del D.lgs. 254/2016, 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 RISCHIO	DI	IMPATTO POTENZIALE DEL GRUPPO ENAV	STAKEHOLDER IMPATTATI	IMPATTO POTENZIALE SUGLI STAKEHOLDER	PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE
Governance & Compliance e lotta alla corruzione	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Market abuse</li> <li>- Mancato rispetto della normativa di riferimento in materia di perimetro di sicurezza nazionale cibernetica (D. Lgs. 105/2019)</li> <li>- Conformità di impianti e infrastrutture alla normativa di riferimento</li> <li>- Gestione delle relazioni istituzionali</li> <li>- Variazioni dell'assetto organizzativo</li> <li>- Mancato rispetto dei regolamenti applicabili alla certificazione quale Fornitore di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea (ATM/ANS)</li> <li>- Mancato rispetto della normativa di riferimento in materia di ambiente</li> <li>- Mancato rispetto del Reg. UE 679/2016 in materia di privacy</li> <li>- Inadeguato posizionamento del Gruppo nel contesto internazionale</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strategico</li> <li>- Operativo</li> <li>- Compliance</li> <li>- Reputazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vettori</li> <li>- Società di gestione</li> <li>- Fornitori</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<p><b>Vettori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Società di gestione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul> <p><b>Fornitori:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Dipendenti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicurezza sul lavoro</li> </ul> <p><b>Azionisti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Danno economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistema di gestione per la prevenzione ed il contrasto alla corruzione</li> <li>- Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro,</li> <li>- Policy aziendali</li> <li>- Sistema di deleghe di funzioni</li> <li>- Strutture organizzative dedicate</li> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <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. 254-16 in materia di rendicontazione non finanziaria</li> <li>- Incerta qualificazione giuridica della Società (Codice dei Contratti Pubblici)</li> <li>- Mancato rispetto dei regolamenti applicabili per la certificazione di Training Organization</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>- Compliance</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 conforme alla ISO 14001</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</li> </ul>

					carattere progettuale
<b>Rispetto dei diritti umani</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mancato rispetto del Reg. UE 679/2016 in materia di privacy</li> <li>- Diritti umani e ambiente nella catena di fornitura</li> <li>- Diversity e Welfare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Compliance</li> <li>- Reputazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fornitori</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<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 al personale operante in Paesi a rischio (travel security)</li> <li>- Sicurezza sul lavoro (H&amp;S) in appalti</li> <li>- Adeguatezza del Capitale Umano</li> <li>- Turnover del personale</li> <li>- Sicurezza sul lavoro (H&amp;S) attività ordinarie</li> <li>- Contenzioso</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operativo</li> <li>- Compliance</li> <li>- Reputazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vettori</li> <li>- Società di gestione</li> <li>- Fornitori</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<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>- Sistema di deleghe di funzioni</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 core</li> <li>- Sicurezza delle informazioni</li> <li>- Sicurezza fisica</li> <li>- Incidente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operativo</li> <li>- Reputazionale</li> <li>- Compliance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vettori</li> <li>- Società di gestione</li> <li>- Istituzioni</li> <li>- Dipendenti</li> <li>- Azionisti</li> </ul>	<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>- Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro,</li> <li>- Policy aziendali</li> </ul>

	<p>aeronautico della flotta area di proprietà di ENAV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuità dei servizi gestionali</li> </ul>			<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>- Strutture organizzative dedicate</li> <li>- Mitigazioni specifiche a carattere progettuale</li> </ul>
<b>Cambiamenti climatici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Climate change (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>



### 3.3 Possibili impatti del climate change sul core business<sup>14</sup>

#### RISCHI LEGATI AL CLIMATE CHANGE

<b>TIPI DI RISCHI</b>	<p>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 EUROCONTROL “European Aviation in 2040 - Challenges of growth - Adapting aviation to a changing climate” (giugno 2018) identifica cinque principali tipologie di fenomeni meteorologici che potranno potenzialmente avere impatto sul mondo aeronautico:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Precipitazioni (es. pioggia, neve, grandine);</li> <li>2. Temperatura (es. innalzamento medio);</li> <li>3. Innalzamento livello del mare (es. allagamenti e sommersione zone costiere);</li> <li>4. Vento (es. cambiamenti in direzione ed intensità);</li> <li>5. Eventi estremi (es. temporali, uragani);</li> </ol>
<b>DESCRIZIONE DEI RISCHI</b>	<p>Di seguito sono elencate le valutazioni relative a tali fenomeni, richiamandone gli aspetti di maggiore rilevanza per i fornitori di servizi della navigazione aerea e quindi per ENAV.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Precipitazioni.</b> Nell’ambito del trasporto aereo, più in particolare nel campo dei servizi della navigazione aerea, gli eventi legati alle intense precipitazioni possono richiedere maggiori distanze di separazione tra gli aeromobili, comportando un impatto diretto sulla capacità aeroportuale. Infatti, la capacità di drenaggio della superficie aeroportuale potrebbe dimostrarsi insufficiente per affrontare situazioni più frequenti e/o intense di eventi di precipitazione, con conseguente aumento del rischio di allagamento di piste e vie di rullaggio. Inoltre, le infrastrutture aeroportuali, così come anche le apparecchiature elettriche, possono essere esposte al rischio di inondazione.</li> <li>2. <b>Temperatura.</b> L’innalzamento delle temperature può causare impatti sulle infrastrutture. Ad esempio, l’elevata temperatura potrebbe comportare la necessità di incrementare il raffreddamento degli edifici aeroportuali, in particolare per quelli più esposti come le torri di controllo, dotate di ampie superfici vetrate, con conseguente aggravio dei relativi costi.</li> <li>3. <b>Innalzamento livello del mare ed esondazione fiumi.</b> Lo scioglimento progressivo delle calotte polari a seguito dell’aumento della temperatura terrestre potrebbe generare un innalzamento del livello del mare che avrebbe seri impatti sulle zone costiere nazionali. In particolare, per il trasporto aereo potrebbero essere a rischio gli aeroporti ubicati nella fascia costiera, esposti al rischio di inondazioni ed allagamenti ed analogamente potrebbero essere a rischio gli aeroporti in prossimità di fiumi.</li> <li>4. <b>Vento.</b> I cambiamenti delle caratteristiche del vento possono determinare notevoli criticità. In ambito aeroportuale, essendo le piste costruite lungo la direzione del vento prevalente a livello locale, si possono avere eventi legati alla presenza 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</li> </ol>

<sup>14</sup> In osservanza dell’ European common enforcement priorities for 2021 annual financial reports emanato dall’ESMA il 29.10.2021

	<p>aereo, con possibile ulteriore rischio ambientale dovuto alla redistribuzione dell'impatto acustico intorno agli aeroporti.</p> <p>5. <b>Eventi estremi.</b> I fenomeni meteorologici di tipo convettivo (es. temporali, uragani) possono avere forti impatti sul ritardo dei voli in particolare nei periodi caratterizzati da elevato traffico stagionale.</p> <p>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 ove l'aeroporto di destinazione non fosse praticabile, e gli aeroporti disponibili potrebbero non avere una capacità sufficiente per soddisfare la domanda di traffico. Di conseguenza, potrebbe essere necessaria una pianificazione dinamica del volo basata sulla capacità, onde evitare possibili impatti sulla Safety in caso di emergenza.</p>
<b>IMPATTI</b>	<p>Tutti i possibili impatti diretti per ENAV legati agli effetti del climate change si traducono, in ultima analisi, in possibili mancati ricavi e/o aumenti dei costi operativi, in particolare ci si riferisce a: interruzioni nella fornitura dei servizi per danni alle infrastrutture o agli asset tecnologici, riduzione del flusso di traffico e/o della capacità aeroportuale.</p>
<b>ADATTAMENTO E MODALITÀ DI GESTIONE</b>	<p>ENAV è costantemente impegnata nel garantire la sicurezza e la puntualità ai milioni di passeggeri che volano nei cieli italiani preservando la continuità dell'erogazione dei servizi della navigazione aerea.</p> <p>Il livello di sicurezza operativa dei servizi della navigazione aerea è infatti una priorità irrinunciabile per ENAV che, nel perseguire i propri obiettivi istituzionali e strategici, antepone il raggiungimento dei preminenti obiettivi di sicurezza.</p> <p>ENAV ha definito specifici piani di Business Continuity, definendo le appropriate procedure da applicare in caso di eventi che comportino un deterioramento o un'interruzione dei servizi, al fine di preservarne la continuità nei diversi possibili scenari emergenziali. Sono garantiti, senza soluzione di continuità, i necessari livelli di disponibilità del personale operativo, il quale è sottoposto a periodiche attività formative e addestrative per il mantenimento delle previste abilitazioni professionali, nonché i necessari livelli di disponibilità relativamente alla componente tecnologica, attraverso specifiche ridondanze funzionali e mediante un esteso piano di manutenzione cui sono sottoposti tutti gli impianti e gli apparati a supporto dei servizi della navigazione aerea. Il livello di servizio della componente tecnologica è supportato, inoltre, da specifici piani di investimento che mirano ad accrescere le performance degli impianti ed apparati in termini di affidabilità, disponibilità, sicurezza ed efficienza.</p> <p>Ciò posto, ENAV prevede entro la fine dell'anno 2022 di elaborare un assessment di dettaglio degli impatti sul proprio business derivanti dal climate change analizzandone gli effetti sulla gestione dello spazio aereo e sulla fornitura dei servizi presso gli aeroporti in cui opera.</p> <p>Si evidenzia tuttavia che la capacità di ENAV di garantire il perseguimento dei propri obiettivi di business, in primis garantendo la continuità della fornitura dei propri servizi, nel medio-lungo periodo è fortemente interdipendente dalla resilienza agli effetti del climate change dell'intero sistema del trasporto aereo. In particolare, il sistema aeroportuale prevede una complessa interazione tra vari attori (società di gestione aeroportuali, vettori, società di gestione dei trasporti di terra e delle</p>

	infrastrutture stradali, utilities, ecc.), pertanto le mitigazioni a lungo termine potranno in alcuni casi necessitare di un approccio coordinato e condiviso tra tutti gli attori coinvolti, al fine di ridurre l'impatto complessivo sulle attività di business del settore.
--	--

### 3.4 Tutela della legalità e anticorruzione

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.

Pertanto, il Gruppo ENAV nel contrastare e non tollerare in alcun modo atti di corruzione, comportamenti fraudolenti e più in generale condotte illecite o irregolari, che vengano commesse in qualsiasi forma, sia attiva che passiva, tanto da parte dei propri dipendenti che da parte di terzi, al di là dell’obbligo di cui alla normativa nazionale, si è orientata fin dal 2018 all’implementazione di un sistema di gestione per la prevenzione della corruzione ispirato ai parametri indicati nella normativa internazionale ISO 37001.

Di assoluto rilievo occorre evidenziare che – grazie all’attuazione di quanto di seguito indicato - in data 10 dicembre 2021 ENAV - con la partecipazione della Struttura Internal Audit (I.A.), Integrated Compliance and Risk Management (ICRM) e Funzione di conformità e prevenzione della corruzione (FCPC) unitamente a tutte le Strutture aziendali proprietarie di processi sensibili sotto l’aspetto corruttivo che hanno fattivamente collaborato allo svolgimento di numerose interviste per l’identificazione dei rischi di corruzione - ha raggiunto l’importante traguardo della certificazione del Sistema di Gestione Anticorruzione ISO 37001:2016. Tale certificazione è stata rilasciata a conclusione di un processo di verifica indipendente, effettuato da un primario organismo di certificazione accreditato, che si è svolto in due fasi distinte, aventi lo scopo di accertare, in primo luogo, l’adeguatezza del disegno del sistema di gestione anticorruzione di ENAV (in termini di governance, ruoli e responsabilità, procedure di controllo ecc.) e, quindi, di valutarne il grado di concreta applicazione ed efficacia

La costruzione del Sistema di Gestione per il contrasto e la prevenzione della corruzione è il risultato di un insieme di elementi quali:



Il sistema di gestione per il contrasto alla corruzione del Gruppo ENAV è composto da un articolato corpus regolamentare suddiviso in regole, procedure, policy, disposizioni organizzative, deleghe, Codice Etico e Modello di Organizzazione Gestione e Controllo di cui al D.lgs. 231/2001.

I rischi legati alla corruzione sono stati valutati nell’ambito del processo di risk assessment nel 100% dei processi

Gli elementi sopra elencati, unitamente, alla formalizzazione dell'ulteriore documentazione sottoindicata, hanno consentito ad ENAV, nel 2021, di definire un valido ed efficace sistema di Gestione per la prevenzione ed il contrasto della corruzione attraverso:

- Aggiornamento periodico del Risk Assessment inerente al tema della corruzione
- Adozione della "Policy per la prevenzione della corruzione" ai sensi dello standard internazionale ISO 37001:2016<sup>15</sup> con delibera del Consiglio di Amministrazione di ENAV nella seduta del 27/09/2021 e successivamente dai rispettivi Consigli di Amministrazione di tutte le società controllate.
- Formalizzazione delle "Linee guida per il contrasto alla corruzione" con lo scopo di indicare le attività maggiormente esposte ad atti di corruzione individuate da ENAV sulla base di una valutazione del rischio connesso all'attività svolta dalla Società e dalle controllate; individuare i principi per identificare e prevenire potenziali atti di corruzione proteggendo l'integrità e la reputazione del Gruppo; fornire un'informativa generale ai dipendenti sui comportamenti vietati; individuare i doveri dei dipendenti; individuare le sanzioni applicabili per i casi di violazione dei relativi precetti.
- Redazione delle procedure richieste dalla ISO 37001 necessarie all'implementazione e al mantenimento del SGPC
- Aggiornamento del Regolamento Whistleblowing tenendo conto delle Linee Guida di Confindustria per la costruzione dei Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 (aggiornate a giugno 2021); della norma tecnica ISO 37002:2021(E); delle Linee guida per l'attuazione, l'implementazione, la gestione, la valutazione, la manutenzione e il miglioramento di un solido ed efficace sistema di gestione del whistleblowing nell'ambito di un'organizzazione; della Direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019 riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione; delle Linee guida ANAC in materia di tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza in ragione di un rapporto di lavoro, ai sensi dell'art. 54-bis, del d.lgs. 165/2001 (c.d. whistleblowing), approvate con Delibera ANAC n. 469 del 9 giugno 2021
- In data 13 maggio 2021 il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato l'aggiornamento del Codice Etico di Gruppo (annoverandovi altresì temi legati ai diritti umani)

Al fine di garantire la massima trasparenza dei propri processi aziendali e ridurre quanto più possibile il rischio di fenomeni corruttivi ENAV, nel corso del 2021, ha nominato la Funzione di Conformità per la Prevenzione della Corruzione (FCPC).

Al responsabile FCPC è attribuita la responsabilità e l'autorità di:

- supervisionare la definizione e l'implementazione del sistema di gestione per prevenzione della corruzione;
- fornire consulenza e rappresentare un punto di riferimento per il personale in merito al sistema di gestione per l'anticorruzione nonché per tutte le tematiche legate a condotte corruttive;
- assicurare la conformità del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione adottato da ENAV ai requisiti dello standard UNI ISO 37001;
- relazionare sulle performance del predetto sistema al Consiglio di Amministrazione, al Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate (CCRPC) e all'Organismo di Vigilanza;
- valutare e verificare in modo continuativo che il sistema di gestione per la prevenzione della corruzione sia attuato in modo efficace e sia adeguato a prevenire e fronteggiare i rischi corruttivi cui potrebbe essere sottoposta la Società.

Sono stati preliminarmente individuati gli owner dei processi a rischio corruzione nei confronti dei quali è stata effettuata un'attività di due diligence orientata all'accertamento della regolarità degli aspetti etici.

---

<sup>15</sup> L'unica società che rientra nel perimetro della certificazione ISO37001:2016 è ENAV S.p.A. Si precisa però che sia la valutazione del rischio di corruzione sia il sistema dei controlli fanno riferimento al più ampio perimetro del Gruppo ENAV.

Con riferimento al processo di segnalazione di presunti illeciti idoneo a garantire, ai sensi della normativa di riferimento di cui alla L.179/2017, la tutela del segnalante, si evidenzia che il sistema Whistleblowing del Gruppo ENAV assicura 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.

Tutte le segnalazioni pervenute attraverso i diversi canali disponibili (piattaforma informatica, pec, posta elettronica, segnalazioni orali) sono state valutate dalla Struttura competente, all'uopo costituita in seno alla struttura I.A. e, qualora ritenute rilevanti, sono state oggetto di ulteriore approfondimento attraverso l'attivazione di una istruttoria coordinata dall'Internal Audit eventualmente in collaborazione con le strutture competenti.

Il Gruppo ha emanato e reso pubblico sul sito Istituzionale il "Regolamento Whistleblowing" sia in lingua italiana che in lingua inglese, all'interno del quale:

- Vengono descritte le finalità e l'oggetto delle segnalazioni;
- Sono identificati i soggetti coinvolti (segnalanti, segnalati e destinatari) ;
- Viene definito il perimetro delle condotte ed i contenuti minimi delle segnalazioni;
- vengono descritti tempi, modalità di trattamento e definizione dell'istruttoria;
- sono riportati i principi e le regole generali che governano il "processo di segnalazione", ivi inclusa la tutela del segnalante e del segnalato;
- sono definite le sanzioni applicabili.

Inoltre, negli ultimi mesi del 2021 la Struttura Internal Audit ed il Referente Whistleblowing in essa operante, hanno presentato un progetto per l'istituzione di un Comitato collegiale whistleblowing.

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

Proprio su impulso del Consiglio di Amministrazione di ENAV, Transparency International Italia ha accolto, lo scorso aprile 2021, la richiesta di adesione al Business IntegrityForum presentata dalla Società.

Un adeguato presidio la prevenzione della corruzione e di contrasto alle frodi è stato garantito altresì dalle attività della struttura Internal Audit che ha svolto specifici audit programmati nel proprio piano approvato annualmente dal C.d.A. di ENAV nonché attraverso il monitoraggio delle segnalazioni pervenute (c.d. whistleblowing) e le verifiche dei fatti segnalati nelle stesse.

Inoltre, la Struttura I.A. ha svolto le verifiche di secondo livello di cui ai piani degli organismi di Vigilanza (di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav, d-flight).

Sul fronte della formazione/informazione nel 2021 è stata messa a disposizione della popolazione aziendale:

- una sessione di formazione sul Decreto Legislativo 231/01 e il Codice Etico del Gruppo Enav con specifico focus su: risk assessment ai fini del Dlgs 231 e ruolo del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate; i reati cyber e le infrastrutture critiche dello Stato; i reati tributari
- Un corso di formazione in modalità e-learning diretto a tutta la popolazione aziendale orientato specificamente alle tematiche anticorruzione e Whistleblowing
- Un corso di formazione face to face (erogato tramite Teams) a tutti i soggetti del Gruppo la cui attività presenta un rischio corruzione superiore al basso

- Una induction su tematiche anticorruzione a tutti i componenti del Consiglio di Amministrazione di ENAV

Nel corso dell'anno 2021, nel Gruppo, per quanto a conoscenza dell'Internal Audit, non si sono riscontrate casistiche di frodi e atti corruttivi.

Dalle analisi e dagli approfondimenti condotti non sono state accertate nel triennio (2019-2021) casistiche di atti corruttivi (attivi / passivi).

Obiettivi futuri	Deadline
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aggiornamento del Risk Assessment sul tema dell'anticorruzione, con una ulteriore definizione di processi e sotto processi</li> </ul>	II° semestre 2022
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risk Assessment sul tema 231/01, anche ai fini dell'allineamento alle migliori practice e standard internazionali.</li> </ul>	II° semestre 2022
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avvio delle attività di condivisione con gli stakeholder interni sulle risultanze del Risk Assessment e risk and gap analysis 231/01 (anche sui temi legati al reato presupposto corruzione)</li> </ul>	II° semestre 2022
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avvio attività per un risk assessmet relativo alle frodi aziendali con riferimento all'asset misappropriation e financial statement con individuazione: <ul style="list-style-type: none"> <li>• elenco reati</li> <li>• elenco processi</li> <li>• elenco sotto processi</li> <li>• integrazione tra processi/sotto processi e reati</li> <li>• identificazione di elementi di misurazione</li> <li>• misurazione del rischio inerente</li> <li>• individuazione dei controlli esistenti</li> <li>• misurazione rischio residuo</li> </ul> </li> </ul>	II° semestre 2022
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Istituzione di un comitato collegiale Whistleblowing</li> </ul>	II° semestre 2022
<ul style="list-style-type: none"> <li>• È prevista la continuazione e l'incremento della campagna di informazione e 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 (con un aumento nel 2022 del +6.5% e nel 2023 del + 7,5%)</li> </ul>	nel corso di tutto il 2022

### 3.5 Diritti Umani

Il Gruppo ENAV dedica costante attenzione al rispetto dei diritti umani. La società, infatti, persegue il suo obiettivo anche attraverso la struttura di Internal Audit, che svolge verifiche e/o attività afferenti al rispetto dei diritti umani sul Gruppo Enav nell'espletamento del proprio mandato ed attività demandate - anche in coordinamento con gli Organismi di Vigilanza – e/o sulla base di eventuali segnalazioni ricevute, presidiando altresì per quanto di competenza la corretta applicazione delle procedure interne oltre all'osservanza del Codice Etico di Gruppo, dei Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo (ex D. Lgs. 231/2001); ciò anche al fine della opportuna rilevazione e segnalazione di eventuali atti contrari al rispetto di diritti umani tutelati nelle varie forme previste e l'eventuale applicazione di misure correttive.

I rischi legati ai diritti umani sono stati valutati nell'ambito del processo di risk assessment nel 100% dei processi.

## POLITICA SUI DIRITTI UMANI

Dall'anno 2020, come stabilito nel Piano di Sostenibilità 2018-2020, è stata approvata la nuova politica sui Diritti Umani con la quale l'Azienda si pone l'obiettivo di tutelare e promuovere i diritti umani nello svolgimento delle attività aziendali ed in ogni contesto in cui opera, attraverso la stretta osservanza delle norme di legge in tutti i Paesi di attività ed anche con l'adozione e l'applicazione di propri codici di condotta interni. Nella policy vengono enunciati i principi contenuti nella Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, nei Principi Guida delle Nazioni Unite sulle Imprese e i Diritti Umani, nelle Convenzioni dell'International Labour Organization, nelle linee guida dell'OCSE, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea e nel Codice Etico di Gruppo. I principi cardine della policy riguardano:

- rifiuto del lavoro forzato o obbligatorio e del lavoro minorile;
- libertà di associazione e contrattazione collettiva;
- relazioni con la comunità.

Proprio al fine di tenere conto anche della nuova policy sui diritti umani, ENAV ha integrato nel dicembre 2020 il nuovo Codice Etico di Gruppo annoverando i temi relativi ai diritti umani. Successivamente nel maggio 2021 si è proceduto, inter alia ed in modo specifico sulla tutela dei diritti umani, ad un'integrazione del documento per meglio specificare la tutela del segnalante nonché la riservatezza dei contenuti delle segnalazioni, così da definire in modo ancor più puntuale l'impegno del Gruppo ENAV su tali aspetti (tali obiettivi rientrano nel Bilancio di sostenibilità di ENAV). Sulle modifiche ed integrazioni riportate, nel corso del primo semestre 2021, è stato erogato un percorso di sensibilizzazione per tutti i dipendenti del Gruppo ENAV (anche tale attività è parte integrante del Bilancio di sostenibilità di ENAV).

### 3.6 La gestione responsabile della catena di fornitura

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>16</sup>, nell'ultimo biennio, nel rispetto dei requisiti normativi previsti dal D.Lgs. 18 aprile 2016 n. 50, le Società hanno avviato un processo di analisi dei propri fornitori core al fine di valutarne le prestazioni sociali, ambientali e di governance.

A tal fine è stata adottata una piattaforma informatica dedicata alla raccolta dei dati ed informazioni qualitative e quantitative di sostenibilità onde ottenere una valutazione in ambito ESG.

ENAV e Techno Sky, attraverso questa piattaforma, sono in grado di analizzare una serie di informazioni in ambito ESG relativamente ad alcuni fornitori *core*, cioè quei fornitori che rappresentano la linea di fornitura strategica per il Gruppo e quei fornitori che possono essere ritenuti più "a rischio", individuati sulla base della propria categoria ATECO.

A seguito dell'elaborazione dei dati relativi a tale valutazione, i fornitori core appartenenti alla categoria PMI potranno ricevere un rapporto di analisi che include anche la segnalazione delle eventuali criticità emerse e la segnalazione di alcune proposte migliorative in ordine alle possibili azioni correttive. Semestralmente, verrà poi avviata una campagna di rivalutazione atta a verificare gli effettivi miglioramenti raggiunti da tali fornitori.

---

<sup>16</sup> Si segnala che per la controllata d-flight si applicano le procedure di affidamento del Codice dei Contratti Pubblici



Nel dicembre 2021 è stata avviata tale campagna. Si segnala che l'adesione al progetto è assolutamente facoltativa e non comporta alcun onere o costo a carico dei fornitori.

Nei primi mesi del 2022 si è registrato un buon riscontro da parte del campione individuato dei fornitori considerati core, si procederà, quindi, con l'elaborazione complessiva dei relativi risultati.

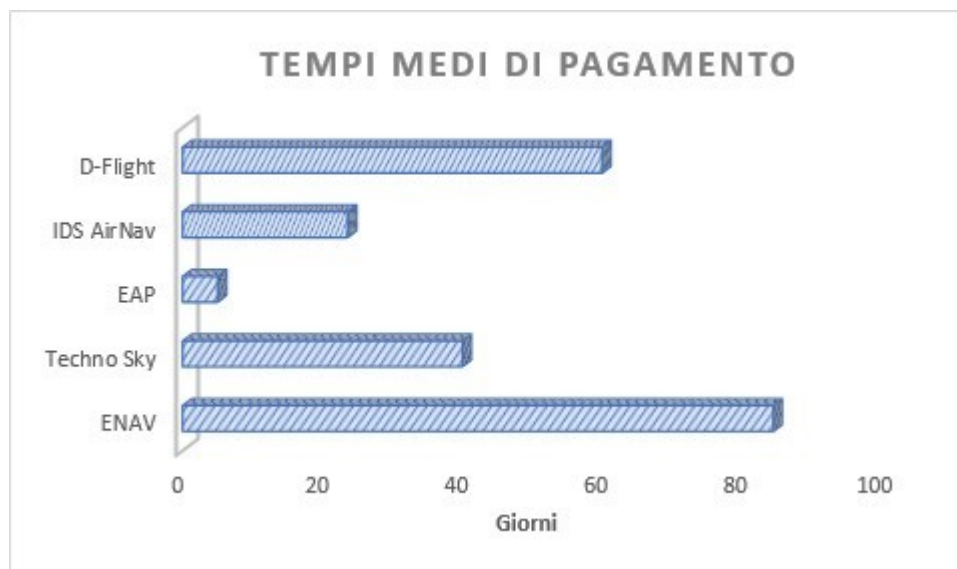
All'interno del sistema ERP Oracle Application di ENAV esiste altresì un processo di valutazione dei fornitori, regolato da una procedura<sup>17</sup>. Il fornitore viene valutato sulla base dei seguenti criteri:

- sul livello di rispondenza della prestazione;
- sulla disponibilità, in termini di tempestività nel soddisfare le richieste di ENAV, nell'ambito dei contratti ad esso affidati.

I singoli indicatori di performance del fornitore permettono l'elaborazione, tramite il sistema ERP, di un indicatore di sintesi complessivo (Indice di Vendor Rating, c.d. 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 81/08 o della normativa in materia ambientale ex D.Lgs. 152/06) devono essere comunicate attraverso l'inoltro a sistema (ERP) della "Scheda criticità/ eventi bloccanti"<sup>18</sup>.

La procedura<sup>19</sup> 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 ad ENAV, onde adottare i provvedimenti descritti nella procedura sopra citata.

Parallelamente allo sviluppo di questi sistemi di valutazione, è stato elaborato il "Codice di Comportamento dei Fornitori", la cui sottoscrizione per accettazione sarà obbligatoria per tutti i fornitori di ENAV e Techno Sky. Tale documento sarà sottoposto al processo di autorizzazione in coerenza con quanto previsto dalla certificazione 37001 ottenuta da ENAV nel corso del 2021.



<sup>17</sup> SGQ-P-PROC.2.1 Valutazione dei fornitori di ENAV tratta delle emissioni associate alle trasferte.

<sup>18</sup>GQ-P-PROC.2.1/D02 Scheda\_Criticita\_Eventi\_bloccanti.

<sup>19</sup> SGQ-P-PROC.2.2 Valutazione dei fornitori di Techno Sky.

Importante segnalare che sempre nel 2021 è stata rilasciata la procedura “Approvvigionamenti”<sup>20</sup> che riguarda sia ENAV che le controllate Techno Skye D- Flight, rendendo quindi coerenti le procedure di Procurement per il Gruppo.

A valle dell'introduzione nell'articolato dei contratti di appalto di ENAV e Techno Sky di clausole volte a promuovere il rispetto da parte dei fornitori dei principi ed i valori contenuti nel Codice Etico (e di quanto stabilito nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle Società) viene contestualmente richiesto di fornire assenso ad essere sottoposti ad attività di audit, anche al fine di verificare, dove necessario, il rispetto dei requisiti ambientali e sociali connessi alle specifiche prestazioni di ogni singolo contratto. Oltre al richiedere ai fornitori il rispetto dei principi e dei valori contenuti nel Codice Etico e nel codice di comportamento per il contrasto alla corruzione ed a tenere una condotta in linea con il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, all'interno del 100% dei contratti, è presente una clausola ulteriore per assicurare il rispetto dei diritti umani. Inoltre, a seconda della tipologia di appalto, sono stati predisposti appositi richiami per alcuni atti di gara, ad esempio nei Capitolati e nelle Dichiarazione di partecipazione alla procedura, 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 AirNav, 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. La società sta inoltre implementando le procedure relative alle policy della Capogruppo in ambito Procurement.

Nel corso del 2022 verranno inserite alcune clausole relative al rispetto dei principi del Codice Etico negli ordini verso fornitori esteri, compatibilmente con le normative vigenti nell'area geografica di riferimento.

Negli Accordi Quadro verso i fornitori italiani, tali clausole sono già state implementate e questo ha portato ad un significativo aumento della percentuale, rispetto al 2020, dei contratti che includono clausole sul rispetto del Codice Etico e del modello 231 (dal 40 al 60%).

Si precisa che la società D-flight utilizza i format dei contratti di ENAV nei quali è presente una clausola specifica di riferimento al rispetto dei diritti umani in aggiunta ai principi del Codice Etico di Gruppo e del D.Lgs 231/2001

Rispetto all'oggetto della fornitura, nel corso degli ultimi anni ENAV ha posto sempre maggiore attenzione alla sostenibilità ambientale delle proprie forniture, attraverso l'implementazione di azioni orientate alla sostenibilità negli ambiti ESG. Tale scelta si fonda sulla volontà di ENAV di ridurre gli impatti ambientali dei beni e servizi che vengono acquistati e delle opere che vengono realizzate, in accordo a quanto previsto dall'art.34 del D.Lgs. 18 aprile 2016 n.50, così come modificato dal D.Lgs. 19 aprile 2017 n.56.

Obiettivi futuri	Deadline
Nel dicembre del 2021 è stata avviata la prima campagna di valutazione in ambito ESG di un campione dei fornitori core. Nel corso del 2022 verranno progressivamente analizzati i risultati.	2022
Stilato codice di comportamento Fornitore (in iter autorizzativo a valle delle azioni relative alla certificazione ISO 37001).	2022
IDS: Nel corso del 2022 si inserirà una nota all'interno di ordini e contratti verso fornitori esteri in cui si rimanderà alla consultazione della policy di gruppo – Codice Etico – all'interno del sito web istituzionale.	2022

<sup>20</sup> SGQ-P-PROC.1.1 vers.8.0 Approvvigionamenti

## 3.7 Gestione Fiscale





Nel Gruppo ENAV, la governance fiscale si ispira ai principi contenuti nel Codice Etico. Seppur non abbia formalizzato una propria politica di strategia fiscale in un documento, 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 che definiscono attività, ruoli e responsabilità.

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 ed internazionali riferite al proprio ambito di attività;
- la tenuta dei buoni rapporti con le autorità fiscali basate su assoluta trasparenza e collaborazione;
- studio del transfer pricing qualora necessario per la definizione di contratti intercompany con società presenti in Stati diversi dall'Italia.

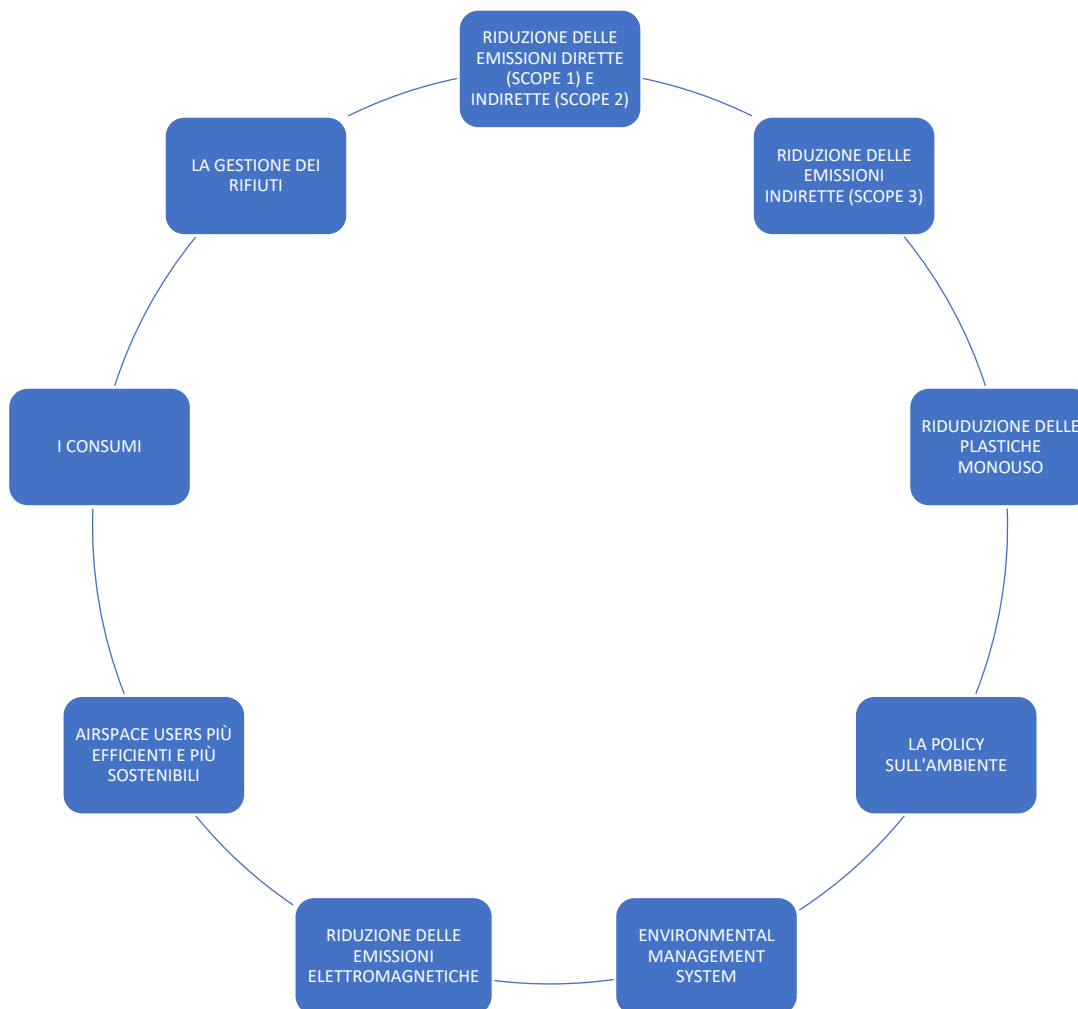
Si evidenzia che le dichiarazioni fiscali sono soggette al controllo del consulente fiscale e dei revisori esterni. Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti societari partecipa alle decisioni in materia fiscale sia sul piano strategico che sul piano operativo, è responsabile del monitoraggio dell'attività di gestione del rischio fiscale e valuta l'adeguatezza della struttura organizzativa dedicata alle tematiche fiscali.

## 4. Ambiente

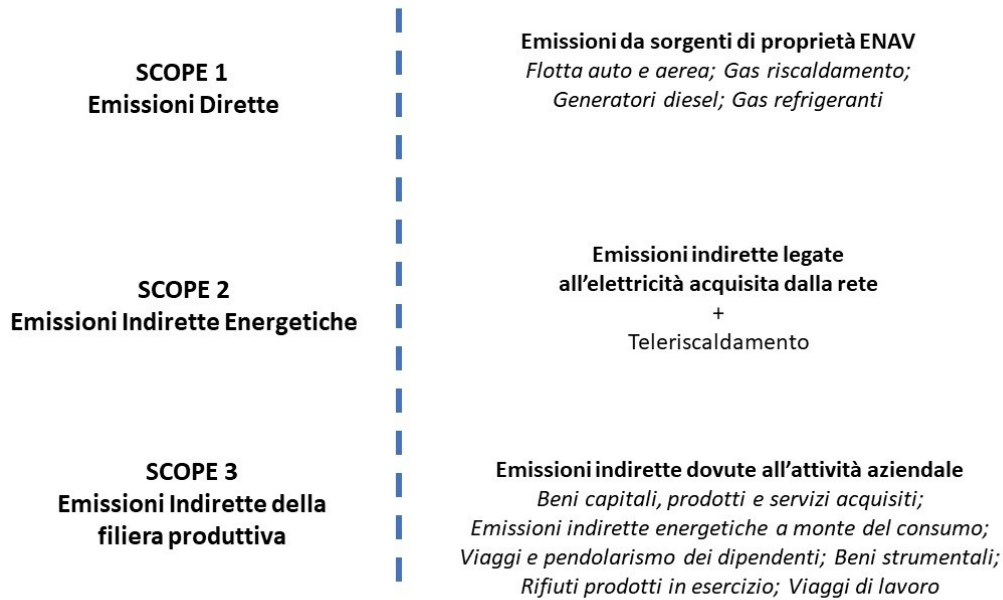
<b>TEMI MATERIALI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>CONSUMI ENERGETICI E CLIMATE CHANGE</b></li> <li>- <b>GESTIONE DEI RIFIUTI</b></li> <li>- <b>EMISSIONI ELETTROMAGNETICHE</b></li> </ul>
<b>SDGS E TARGET</b>	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>7.2: Aumentare notevolmente la quota di energie rinnovabili nel mix energetico globale.</p> <p>7.3: Raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica.</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>11.2: Fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti.</p> <p>11.6: Ridurre l'impatto ambientale negativo pro capite delle città, in particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>12.5: Entro il 2030, ridurre in modo sostanziale la produzione di rifiuti attraverso la prevenzione, la riduzione, il riciclaggio e il riutilizzo.</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>13.1: Rafforzare la resilienza e la capacità di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali in tutti i Paesi.</p> </div> </div> </div>
<b>TARGET GRUPPO ENAV 2021-2023</b>	<p>Veicolare l'immagine di ENAV come player di riferimento di settore nella lotta al climate change (impatto zero) e nell'innovazione digitale sostenibile</p> <p>Raggiungimento della Carbon Neutrality del Gruppo attraverso la riduzione delle emissioni e l'acquisto di carbon credits per la parte non riducibile. (Previsto nel piano LTI ciclo 2020- 2022)</p> <p>Ulteriore sviluppo del progetto "Plastic Free" finalizzato alla progressiva riduzione delle plastiche monouso da tutte le sedi aziendali</p> <p>Ulteriore sviluppo del progetto di sostituzione della flotta auto aziendale con macchine elettriche/ibride/plug in.</p> <p>Assessment emissioni CO2: ampliamento allo scope 3 (indicatore previsto nella politica di incentivazione a breve termine MBO 2021 per AD e DIRS)</p> <p>Predisposizione del Science Based Target (indicatore previsto nella politica di incentivazione a breve termine MBO 2021 per AD e DIRS).</p>
<b>PERFORMANCE GRUPPO ENAV 2021</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> <li>- 24,6% di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> all'anno rispetto al totale delle emissioni prodotte nel 2019 (38.816,33t – market based) e acquisto carbon credit.</li> <li>- 4,6 Tonnellate di plastiche monouso ridotte nelle sedi (consumo totale ENAV 2019: 14,2t).</li> <li>- Plastic Free Certificate ricevuto in data 29.12 dalla società Sfridoo</li> <li>- 26% di auto ibride</li> <li>-Nel 2021 Presentazione dell'assessment emissioni CO2 al top management.</li> <li>-Nel 2021 ottenimento della certificazione da parte del SBTi.</li> </ul>

## 4.1 La strategia di ENAV per l'ambiente

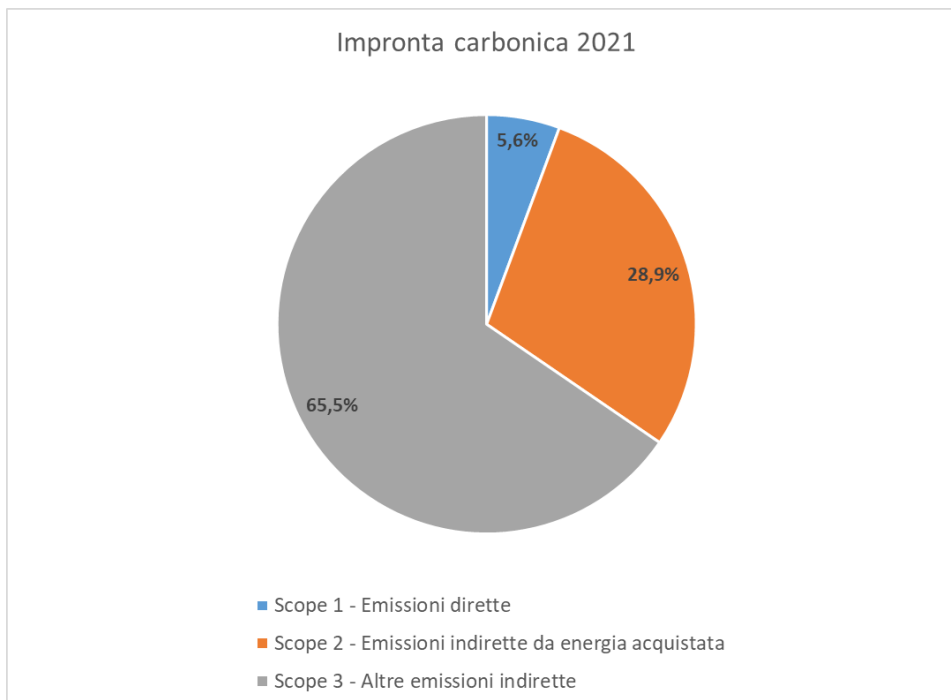
L'impegno di ENAV per l'ambiente e per la lotta al climate change si basa su una strategia finalizzata non solo a ridurre le proprie emissioni dirette e indirette di CO<sub>2</sub> ma ad analizzare e intervenire su tutti quegli ambiti del business che possono generare un impatto negativo sull'ambiente e sulla vita delle persone.



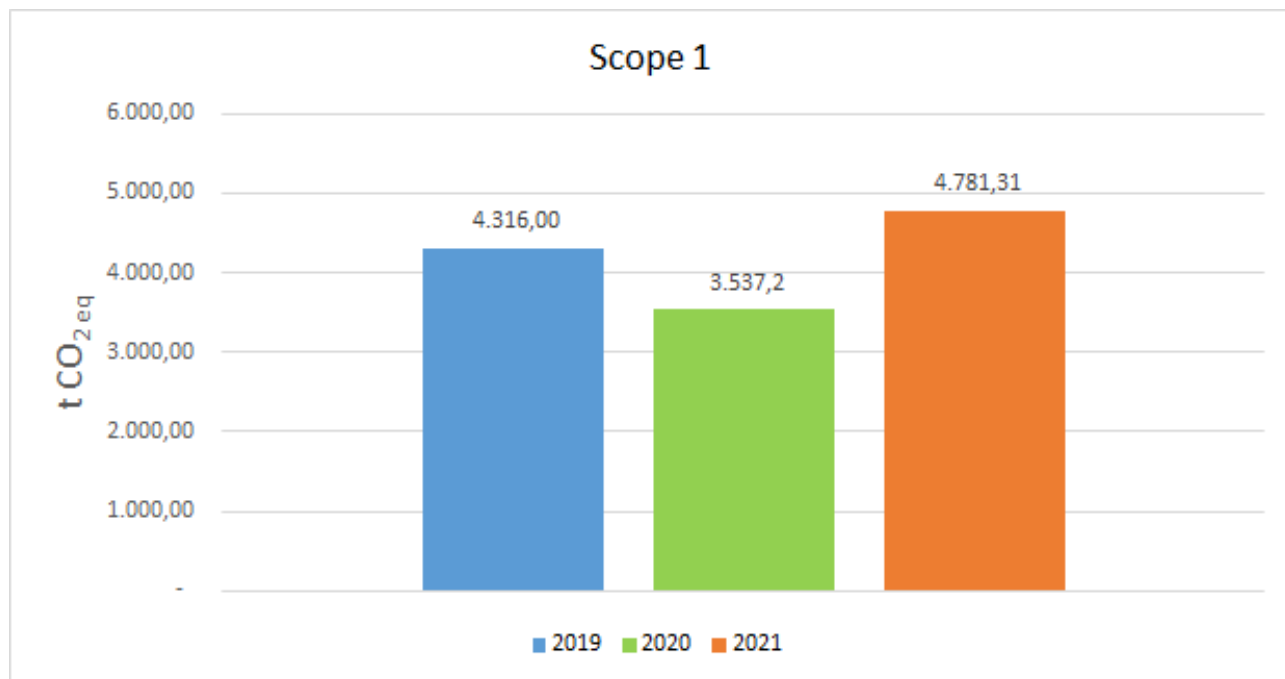
## 4.2 L'impronta carbonica di ENAV e la strategia di riduzione delle emissioni dirette e indirette



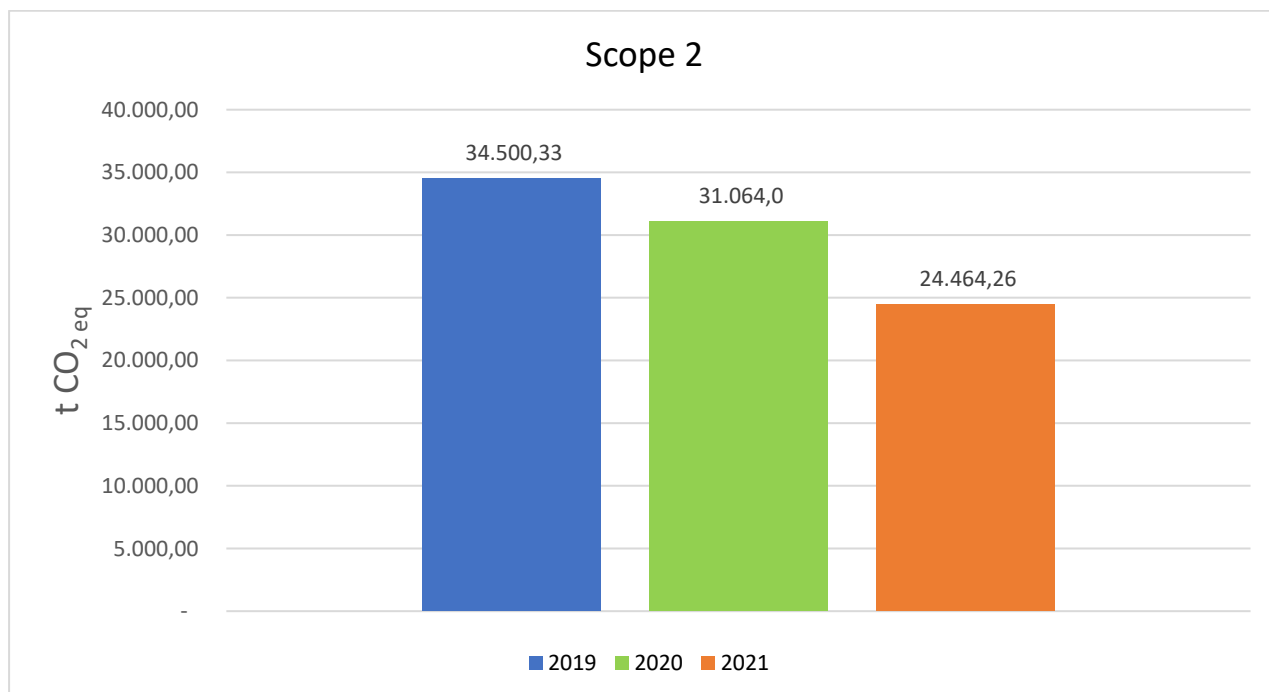
### IMPRONTA CARBONICA



## L'ANDAMENTO DELLE EMISSIONI DI TIPO SCOPE 1

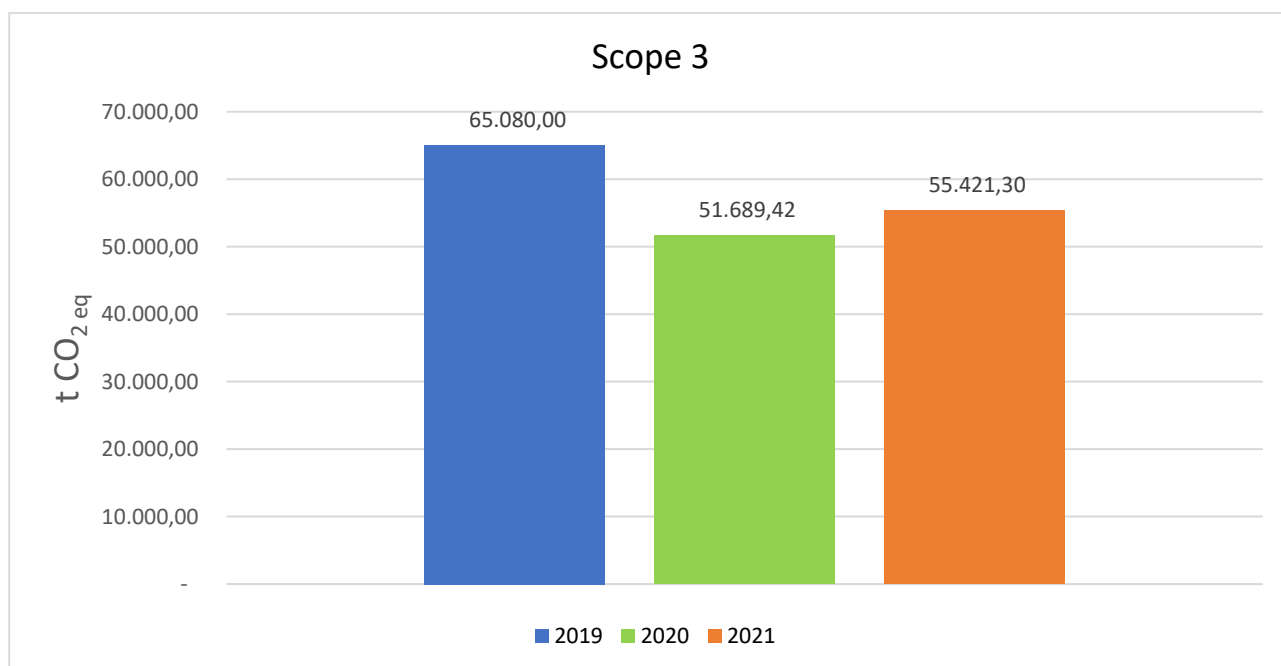


## L'ANDAMENTO DELLE EMISSIONI DI TIPO SCOPE 2



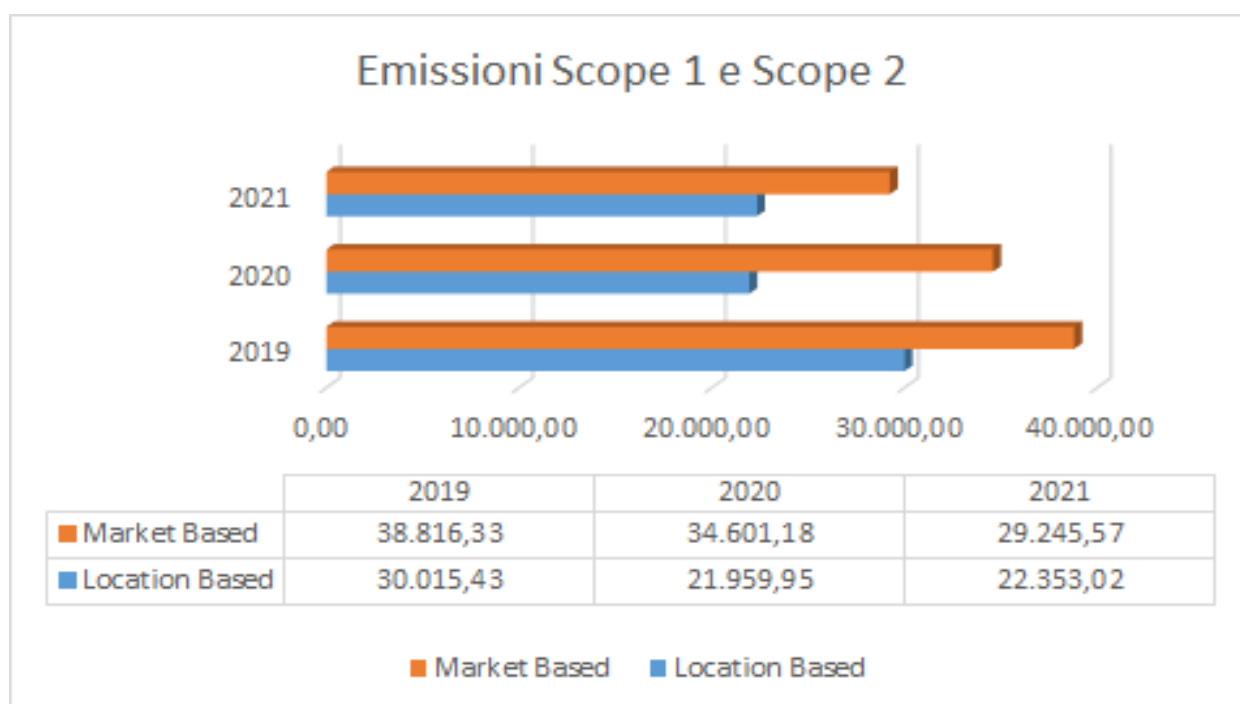
\* Per il calcolo dello Scope 2, sono state prese in considerazione anche le emissioni derivanti dall'uso di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili Garanzia di Origine (GO), caratterizzate da un fattore di emissione pari a 0,03732 kg CO<sub>2</sub>/kWh. L'acquisto di energia da fonti rinnovabili GO è avvenuto solo nel 2021.

### L'ANDAMENTO DELLE EMISSIONI DI TIPO SCOPE 3



### LE EMISSIONI DIRETTE (SCOPE 1) E INDIRETTE (SCOPE 2) SECONDO I DUE METODI DI CALCOLO MARKET BASED E LOCATION BASED.

Come previsto dai GRI Sustainability Reporting Standards, si è previsto il calcolo delle emissioni di Scope 2 secondo due distinte metodologie: il "Location-based method" e il "Market-based method". Il metodo Location-based, si basa sui fattori di emissione medi relativi alla generazione di energia regionali, subnazionali o nazionali. Il Market-based invece, si basa sulle emissioni di CO<sub>2</sub> emesse dai fornitori di energia da cui l'organizzazione acquista, tramite contratto, energia elettrica o sui fattori relativi al mercato di riferimento. Il grafico sottostante riporta il totale delle emissioni scope 1 e 2 secondo i due metodi di calcolo.





## **La strategia di ENAV nella riduzione delle emissioni di CO2**

La road map definita da ENAV nella riduzione delle emissioni, si sostanzia attraverso il raggiungimento di due ambiziosi obiettivi:

### **1. 2022: ENAV Carbon Neutral**

Il raggiungimento della carbon neutrality al 2022 passa attraverso la riduzione delle emissioni di tipo scope 1 e 2 del 70%- 80% e la compensazione delle emissioni al momento non riducibili attraverso l'utilizzo di carbon credits.

La riduzione delle emissioni di tipo scope 1 e 2, che ha già fatto registrare un -24,6% nel 2021 rispetto al 2019, avverrà attraverso un percorso già avviato negli anni precedenti e consiste nella sostituzione della flotta auto con macchine elettriche-ibride-plug in, nell'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili e nell'acquisto di energia green con garanzie di origine (GO).

I carbon credits, già acquistati dalla società, serviranno a compensare la percentuale di emissioni al momento non riducibili e consistono in due progetti di tutela ambientale: il progetto "Renewable energy hydro India" e il progetto "Efficiency improved cookstoves".

### ***Progetto "Renewable energy hydro India"***

Il progetto prevede la realizzazione di una centrale idroelettrica ad acqua fluente da 300 MW.

L'obiettivo principale del progetto è fornire energia rinnovabile e sostenibile alle comunità locali di Kuppa, in Kinnaur District Himachal Pradesh, India. L'attività del progetto produce importanti benefici ambientali grazie alla diminuzione delle emissioni e si stima una riduzione di circa 1 milione di tonnellate di CO<sub>2</sub> all'anno. L'attività del progetto contribuisce concretamente allo sviluppo sostenibile della regione mediante benefici sociali ed economici oltre a quelli ambientali.

Numeri del progetto:

- 1 milione di tonnellate di CO<sub>2</sub> ridotte all'anno;
- Centrale idroelettrica da 300 MW;
- Contribuzione a 3 SDGs.

### ***Progetto "Efficiency improved cookstoves"***

Il progetto proposto è stato sviluppato nei distretti di Chamanculo C e Xipamamine a Maputo, Mozambico. I distretti sono composti da insediamenti rurali ed estremamente poveri dove, grazie al progetto, verranno fornite nuove stufe, sostituendo quelle tradizionali inquinanti permettendo così un miglioramento dell'efficienza energetica, un minor utilizzo di combustibili fossili e un miglioramento delle condizioni di vita della popolazione locale.

Numeri del progetto:

- 1,800 famiglie beneficiarie;
- 15,000 tonnellate di CO<sub>2</sub> ridotte all'anno;
- Più del 70% di carbone risparmiato all'anno per famiglia.



## 2. 2030: SCIENCE BASED TARGET INITIATIVE

Nel 2021 ENAV ha definito una strategia delle proprie emissioni dirette e indirette al 2030 in cui, accanto alla riduzione di almeno il 70% delle emissioni dirette di tipo scope 1 e indirette scope 2, ha preso l'impegno a ridurre le proprie emissioni indirette di tipo scope 3 di almeno il 13,5%. Le emissioni di tipo scope 3 su cui ENAV ha preso l'impegno di riduzione del 13,5% appartengono alle categorie: Capital Goods, Fuel and Energy related activities e Employee Commuting che, sulla *base line* del 2019, rappresentano il 68% del totale delle scope3.

La strategia è stata validata da Science Based Target initiative (SBTi), l'iniziativa che vuole guidare il settore privato ad agire per il clima, attraverso obiettivi di riduzione delle emissioni basati sulla scienza e che nasce da una partnership tra CDP (ex-Carbon Disclosure Project), Global Compact delle Nazioni Unite, WRI (World Resources Institute) e WWF. 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.

In virtù del perfezionamento nel processo di raccolta e calcolo dei dati, nel 2021 vengono rendicontate per la prima volta tutte le categorie Scope 3 rientranti nel perimetro di attività del Gruppo ENAV (per i relativi dati si fa riferimento alla Tabella 24 dell'Allegato 1).

## 4.3 La riduzione delle plastiche monouso

L'inquinamento causato dalla plastica, che consiste nella dispersione e nell'accumulo di materie plastiche nell'ambiente, sta causando problemi all'habitat di fauna e flora selvatica, oltre che a quello umano. È un tipo di inquinamento che può interessare l'aria, il suolo, i fiumi, i laghi e gli oceani ed anche se ENAV ha un consumo e un impatto poco rilevanti, ha deciso di avviare un progetto per eliminarle completamente dalle proprie sedi. Attraverso il **progetto "plastic free reduction"** sono stati installati in molte sedi Enav, erogatori d'acqua a rete idrica, e a fine 2021 in tutte le restanti sedi si è attivato un contratto per la fornitura di acqua con boccioni non monouso – in sostituzione degli erogatori a boccioni in plastica. Inoltre, sono state disposte le sostituzioni del materiale plastico collegato all'uso dei distributori automatici su tutto il territorio nazionale, iniziativa che ha portato nel 2021 a una riduzione del consumo di plastica pari a ca 4,6 tonnellate<sup>21</sup> rispetto alla stima del consumo del 2019, a fronte di un obiettivo di 1,5t.

14,2 t	1,703 t	4,6 t
Stima consumo annuo per l'anno 2019	Riduzione del consumo di plastica per l'anno 2020	Riduzione del consumo di plastica per l'anno 2021

<sup>21</sup> Target legato al Sustainability Loan

## 4.4 La policy in materia ambientale e l'Environmental Management System

### POLICY IN MATERIA AMBIENTALE

È stata definita e pubblicata sul portale aziendale una Politica ambientale per le Società del Gruppo, appropriata agli scopi aziendali, avente l'obiettivo di considerare i rischi e le opportunità di natura ambientale connessi allo svolgimento delle proprie attività, in conformità alla legislazione internazionale, comunitaria e nazionale, al fine di perseguire il proprio obiettivo primario creando valore sostenibile nel rispetto delle parti interessate. Tra i principali obiettivi strategici della Policy sono presenti in particolare: il contenimento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, l'uso razionale dell'energia, la corretta gestione dei rifiuti, il controllo degli scarichi di acque reflue.

### ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM

Per analizzare, monitorare e migliorare le performance ambientali delle proprie attività e dei propri servizi il Gruppo Enav <sup>22</sup>ha implementato ed adottato un Sistema di Gestione Ambientale rispondente ai requisiti della norma ISO 14001<sup>23</sup>.

La scelta di adottare un Sistema di Gestione Ambientale rappresenta un'assunzione di impegno da parte del Gruppo, finalizzata a garantire la tutela dell'ambiente oltre il rigido rispetto della normativa, in un ambito di trasparenza nei confronti dei diversi stakeholders che interagiscono col Gruppo stesso.

Di seguito viene riportata una breve descrizione dei processi principali che costituiscono l'*Environmental Management System*:

<b>Analisi Ambientale Iniziale</b>	Il processo ha lo scopo di valutare complessivamente le problematiche di natura ambientale, gli effetti e le performance ambientali relativi alle attività e ai servizi svolti nei siti dove operano le aziende del Gruppo. Il processo è finalizzato a supportare la determinazione delle caratteristiche del sistema di gestione ambientale.
<b>Identificazione e Valutazione Aspetti Ambientali</b>	Il processo è finalizzato all'identificazione degli aspetti ambientali e degli impatti associati alle attività/servizi delle società del Gruppo, sui quali le Società stesse possono esercitare un controllo (aspetti diretti) oppure soltanto influire (aspetti indiretti), al fine di valutarne la significatività in condizioni operative normali, anomale e di emergenza. Gli aspetti ambientali possono risultare in rischi e opportunità associati con impatti ambientali negativi o impatti ambientali positivi.
<b>Gestione Obblighi di Conformità</b>	Il processo definisce le modalità per le Società del Gruppo relativamente: <ul style="list-style-type: none"><li>- all'identificazione, all'accesso, alla verifica dell'applicabilità, alla conservazione e all'aggiornamento degli obblighi di conformità;</li><li>- alla diffusione degli obblighi di conformità in materia ambientale applicabili a tutte le attività svolte dalle Società del Gruppo.</li></ul>

<sup>22</sup> Ad esclusione di ENAV Asia Pacific

<sup>23</sup> il Sistema di Gestione Ambientale di Gruppo è ispirato alla ISO 14001 ma non è attualmente certificato; solo la Società IDS possiede un Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 14001.

<b>Gestione della formazione e competenza</b>	Il processo è finalizzato a determinare le esigenze di formazione necessarie in relazione agli aspetti ambientali associati alle attività/servizi erogati dalle società del Gruppo e ad assicurare l'adeguata competenza delle persone che svolgono attività lavorative che possono influenzare le prestazioni ambientali e la capacità di adempiere agli obblighi di conformità applicabili.
<b>Monitoraggio delle prestazioni ambientali e reportistica verso il vertice aziendale</b>	Il processo definisce le modalità adottate dal Gruppo per la gestione delle attività di: <ul style="list-style-type: none"> <li>- monitoraggio delle prestazioni ambientali e dello stato di conformità nell'ambito del SGA;</li> <li>- comunicazione, reportistica verso il vertice aziendale e gli Organi di Controllo.</li> </ul>
<b>Gestione di scarichi e vasche di accumulo di acque reflue</b>	Il processo è finalizzato alla gestione degli adempimenti di natura ambientale, nelle fasi progettuale e di esercizio, relativamente agli scarichi di acque reflue e acque meteoriche, includendo i relativi trattamenti depurativi, e agli impianti con "vasche di accumulo a tenuta", di pertinenza delle infrastrutture di titolarità di ENAV, o di titolarità di soggetti terzi e concessi in locazione a ENAV, nonché agli scarichi di acque reflue, e relativi trattamenti depurativi, verso reti gestite da terzi.
<b>Gestione Rifiuti Speciali</b>	Il processo è finalizzato alla gestione dei rifiuti speciali, pericolosi e non pericolosi, prodotti dalle società del Gruppo Enav in tutte le proprie sedi e siti, nello specifico rifiuti prodotti: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nell'ambito dello svolgimento delle proprie attività o erogazione di servizi;</li> <li>- da attività di installazione di apparati/sistemi, da lavori o da servizi affidati a società terze</li> <li>- nell'ambito delle attività di manutenzione e/o installazione di sistemi/apparati, ad es. per il servizio di controllo del traffico aereo, da parte di Techno Sky</li> </ul>
<b>Gestione delle Emissioni di Gas Fluorurati a Effetto Serra</b>	Il processo identifica gli adempimenti e le prescrizioni necessari al fine di perseguire la riduzione delle emissioni di gas fluorurati a effetto serra, nell'ambito delle attività di installazione, conduzione e manutenzione, smantellamento, etc. che Techno Sky svolge, direttamente o tramite tecnici di imprese esterne, sulle apparecchiature contenenti Gas Fluorurati a effetto serra (F-gas)

## 4.5 La riduzione delle emissioni elettromagnetiche

L'erogazione dei servizi di Navigazione, Comunicazioni, Sorveglianza da parte di ENAV è basata sull'utilizzo di impianti che generano campi elettromagnetici di diverse entità. La Policy Ambientale di Gruppo 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 però soltanto nel garantire il rispetto dei limiti previsti ma anche, nel rispetto dei più elevati livelli di safety e qualità del servizio, nel cercare di ridurre le emissioni elettromagnetiche laddove possibile. In tale contesto, in linea con l'obiettivo dichiarato nel Piano di sostenibilità 2021-2023 di riduzione delle emissioni elettromagnetiche generate dagli impianti di radioassistenza NDB (Non Directional Beacon) del 50% al 2023, nel 2021 sono già stati spenti 16 NDB e 2 VOR (Very High Frequency Omnidirectional Range) con il risultato di aver ridotto non solo l'impatto elettromagnetico generato dalle radioassistenze dismesse ma anche i 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 radiofari erano ubicati

## 4.6 Airspace Users più efficienti e più sostenibili: Flight Efficiency Plan e Free Route

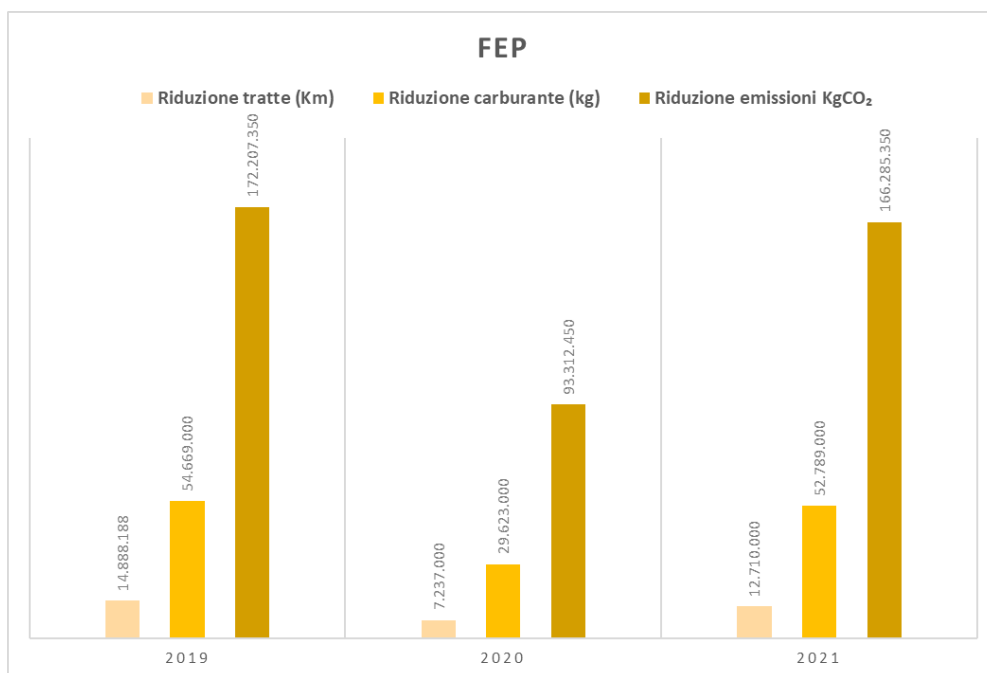
Nell'ambito delle iniziative atte a sviluppare un business sostenibile, il Gruppo ENAV si pone l'obiettivo di ridurre ed efficientare i consumi associati all'erogazione dei propri servizi operativi e di contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale derivante dalle operazioni aeree.

Per tali motivi, il Gruppo punta sia a ridurre le emissioni connesse alle proprie attività produttive, sia a modernizzare e ottimizzare l'infrastruttura e il network dei servizi del traffico aereo (ATS) così da contribuire alla riduzione dell'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) associata alle attività degli Airspace Users (AU).

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

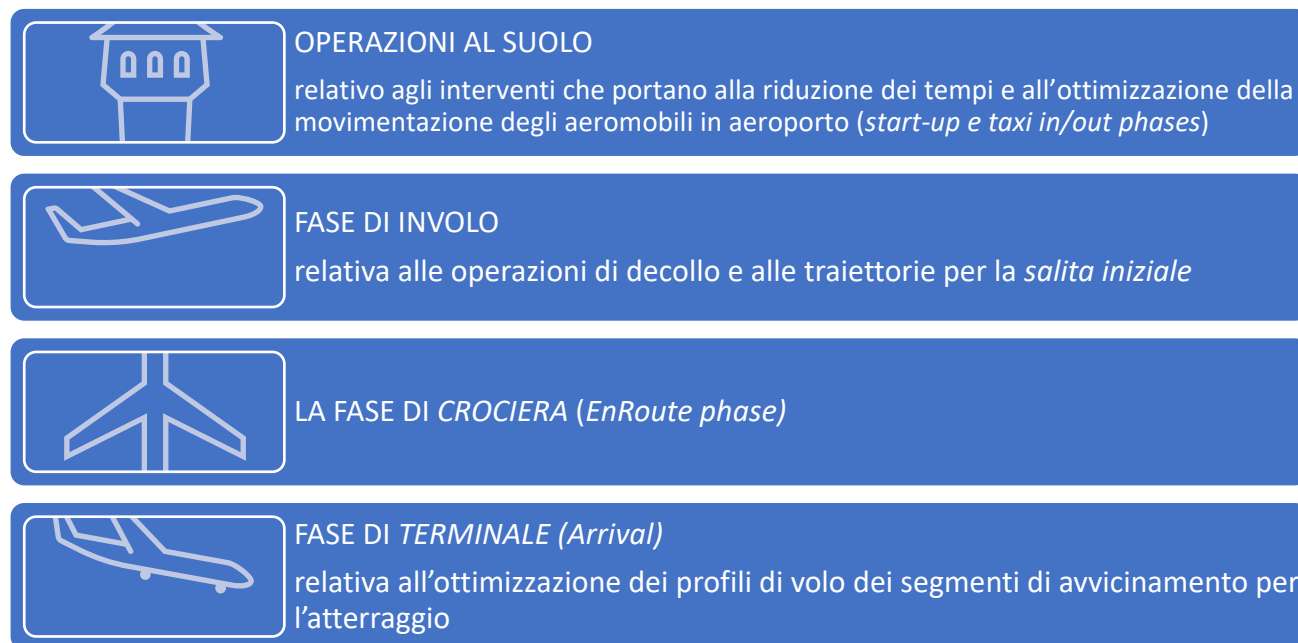
Al fine di favorire lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo, la Capogruppo provvede alla continua revisione e al costante ammodernamento delle infrastrutture e del network ATS, ottimizzando la resa dei servizi e, non ultimo, rendendo disponibili procedure strumentali e rotte di volo sempre più efficienti e utili per contribuire alla riduzione del consumo di carburante e, di conseguenza, a ridurre il correlato impatto sull'ambiente. Garantendo, sempre, i più elevati livelli di sicurezza delle operazioni (safety), ENAV pianifica e realizza interventi di ammodernamento dei propri asset che, anche attraverso la cooperazione e la sincronizzazione di iniziative collaborative con gli stakeholders, si propongono di realizzare il continuo miglioramento del network ATS, rendendo disponibile per gli Operatori Aerei traiettorie di volo sempre più *environmental friendly*, caratterizzate da tempi di percorrenza minori e riduzione dei vincoli alla pianificazione e alle operazioni di volo.

Tutti gli interventi programmati e implementati per fornire i servizi della navigazione aerea in una modalità utile a contribuire alla riduzione del consumo di carburante e, di conseguenza, a ridurre il correlato impatto sull'ambiente degli Airspace User sono catalogati e monitorati, periodicamente, nel **Flight Efficiency Plan (FEP)**.



Lo stato di avanzamento e di efficacia delle azioni implementate e utili per il raggiungimento degli obiettivi e delle prestazioni richieste ai fornitori dei servizi di navigazione aerea (ANSP) nel settore ambientale (*Environmental Key Performance Area/Indicator*) e soggette alla verifica e al controllo da parte di ENAC, sono riportate e valorizzate nel *Flight Efficiency Plan*.

Nell'aggiornamento annuale del FEP sono rendicontate e valutate le implementazioni di **Operational Efficiency** realizzate dalla Capogruppo nel periodo di riferimento e nei differenti segmenti di attività:



Fin dal 2012, le risultanze delle azioni riportate nel FEP sono, inoltre, considerate e valorizzate anche 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 si è impegnata a realizzare quale contributo al più ampio programma per il contrasto ai cambiamenti climatici adottato, nel settore aeronautico, in ambito *ECAC/ICAO*.

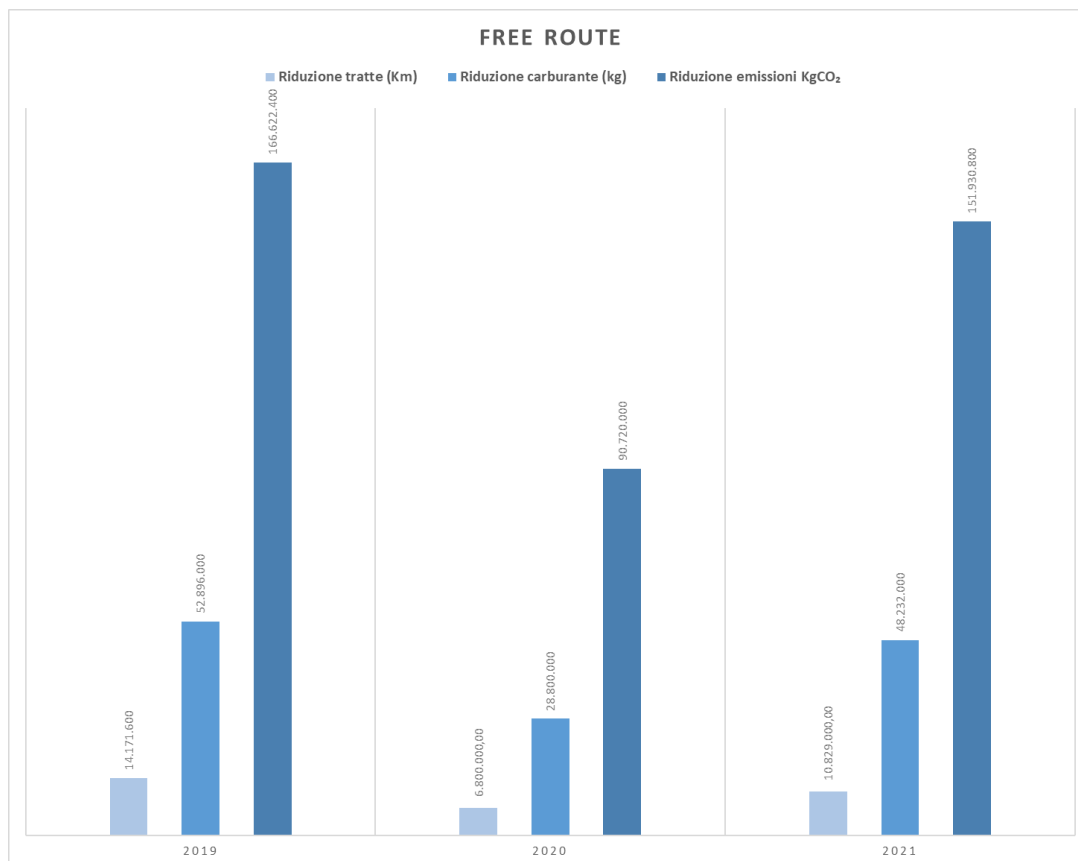
La situazione straordinaria provocata dall'emergenza sanitaria per la pandemia COVID-19 ha prodotto una contrazione globale dei collegamenti aerei che è stata significativa nel 2020 e che, seppur con una incidenza meno marcata a partire dal secondo semestre, ha caratterizzato anche il 2021. Dopo la riduzione dei volumi di traffico registrati nel primo semestre del 2021 (stimabile in circa il 60-70% del traffico aereo che si era registrato nel 2019 nello spazio aereo nazionale), infatti, grazie all'alleggerimento delle restrizioni, nazionali ed internazionali, alla mobilità di persone e beni, resa possibile dalla campagna vaccinale, a partire dal mese di luglio si è registrata una sensibile ripresa dei sorvoli, ma anche del traffico aereo in arrivo e partenza da/per i principali Paesi europei e gli aeroporti nazionali, portando il consuntivo finale del 2021 ad attestarsi al 60,3% di unità di servizio di rotta gestite rispetto ai volumi che si registravano pre-pandemia, ovvero nel 2019.

Nel 2021, a beneficio dei ridotti movimenti operati e, in prospettiva, nell'ottica di supportare le pianificazioni degli *Airspace Users*, gli *Air Navigation Service Providers* europei, in coordinamento con il *Network Manager*, hanno mantenuto la stragrande maggioranza delle misure di *flight efficiency* introdotte nel 2020, confermando la sospensione di molti dei vincoli alla pianificazione.

In Italia, anche nel 2021, il livello di traffico gestito ha consentito di mantenere e di attivare misure operative *ad hoc* che hanno ulteriormente ottimizzato la pianificazione di traiettorie di volo, eliminando o riducendo le restrizioni all'utilizzo del Network ATS, sospendendo i vincoli delle traiettorie orizzontali, rimuovendo i *level capping* per i profili verticali di volo (normalmente introdotti per ordinare e mantenere una fluida gestione dei flussi di traffico in rotta, nelle aree di terminale e in prossimità degli aeroporti di partenza e/o di destinazione), piuttosto che riducendo le restrizioni alla permeabilità delle aree militari.

In continuità con quanto attuato negli anni precedenti e in aggiunta a quanto realizzato con l'implementazione del *Free Route Airspace Italy – FRAIT* – (con libera pianificazione delle traiettorie nello

spazio aereo al di sopra dei 30.500 ft/circa 9.000 metri), nel 2021, grazie ai coordinamenti con l'Aeronautica Militare, la Capogruppo ha massimizzato l'*Airspace Availability*, ha ulteriormente ottimizzato e modernizzato il Network ATS dello spazio aereo al di sotto del FRAIT e nelle aree di Terminale ed ha realizzato interventi che hanno permesso di conseguire miglioramenti nelle performance relative alle operazioni sull'area di movimento aeroportuale.



In particolare, relativamente al solo Spazio Aereo FRAIT, si evidenzia che quasi il 45% del traffico aereo assistito nel 2021 ha potuto beneficiare di una riduzione della distanza totale (dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione), con una riduzione complessiva, *gate-to-gate*, stimabile in circa 10,8 milioni di chilometri pianificati (pari a 31,0 Km per aeromobile assistito), una conseguente riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> di circa 152 milioni di kg e un risparmio di carburante per il volo "in crociera" (*En Route*) stimabile in circa 48,2 milioni di kg complessivi.

Se nello Spazio Aereo FRAIT erano già stati completamente rimossi i vincoli che caratterizzavano il precedente Network ATS, consentendo agli *Airspace User* di pianificare/volare traiettorie dirette da un definito punto di ingresso ad un punto di uscita dallo spazio aereo nazionale, nel 2021 si sono realizzati interventi aggiuntivi per assicurare un'ulteriore armonizzazione dei profili di volo dei flussi di traffico aereo, nazionali ed internazionali, che interessavano le Aree Militari. In stretta collaborazione con l'Aeronautica Militare, in applicazione del concetto di *Flexible Use of Airspace* (FUA), gli interventi realizzati hanno permesso di ottenere un'ulteriore riduzione delle distanze pianificate/volate, con risultati che si possono quantificare in:



Sempre nel 2021, con riferimento alle aree di Terminale, la Capogruppo ha proseguito nella realizzazione di due programmi pluriennali:



I due programmi permettono di ottimizzare il network ATS in Terminale e la correlata gestione del traffico aereo che, bilanciando la *Flight Efficiency* e le performance di *Capacity e Predictability*, dovrebbero portare a ulteriori riduzioni di consumi ed emissioni di CO<sub>2</sub>, complessivamente, stimabili in circa 3,7 milioni di Kg di carburante e 11,6 milioni di chilogrammi di minori emissioni di CO<sub>2</sub>.

Sono continuate, infine, le attività di follow-up e miglioramento dei processi di **Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)**, procedura operativa elaborata ed implementata con i Gestori Aeroportuali, finalizzata a ridurre i tempi di rullaggio degli aeromobili prima della fase di decollo del volo e la congestione di piazzole e taxiway, operativi sugli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera, Napoli Capodichino e Bergamo Orio al Serio.



## INTERVENTI CONNESSI ALLO SVILUPPO DELL'ADVANCED AIR MOBILITY

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

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

A seguito di Memorandum of Understanding e di Accordi di Cooperazione con ENAC e con gli altri Stakeholder del settore, forti dell'esperienza maturata nella realizzazione del network ATS, ENAV sta proattivamente contribuendo a definire lo sviluppo di una rete di collegamenti aerei tra nodi di un futuro sistema di mobilità generale (aeroporti, stazioni, porti, centri e poli di interscambio, snodi della logistica, ecc.) che possa supportare l'effettivo utilizzo degli innovativi mezzi aerei a propulsione elettrica (droni, ma anche aeromobili a decollo verticale, i c.d. eVTOL), così da contribuire a creare le condizioni per 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, EVLOS e BVLOS, all'interno dello U-Space nazionale;
2. i criteri per la progettazione, la valutazione dell'interferenza e l'implementazione del network di rotte di collegamento, di arrivo e di partenza tra nodi della mobilità avanzata (aeroporti/eliporti e vertiporti e i c.d. "sand-box");
3. le modalità per la gestione delle interferenze tra Air Traffic Management (ATM) e Unmanned Traffic Management (UTM), per poter evolvere i servizi agli *Airspace User*, dalla logica della segregazione alla logica dell'integrazione e della dinamica riconfigurazione dello U-Space;
4. dei servizi, base e supplementari, dedicati ai nuovi mezzi aerei e delle condizioni per la certificazione degli U-Space Service Provider (USSP).

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

Obiettivi futuri	Deadline
Gli interventi collezionati nel Flight Efficiency Plan 2021 in via di finalizzazione.	2022-2024

Progetti	Descrizione
ENAV's PBN Transition Plan	<p>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 costi energetici e manutentivi connessi alla convenzionale infrastruttura di navigazione al suolo.</p> <p>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</p>

dei Airspace User e potenziali miglioramenti in termini di pianificazione/consumo di carburante e connesse emissioni di CO2.

Nel 2020, anche in applicazione del regolamento UE 2018/1048 (PBN IR), seguendo i principi di alto livello elaborati dallo Stato ed 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 ed 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 (Nav aids) 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.

## 4.7 I consumi

Il Gruppo ENAV è un fornitore di servizi senza un particolare impatto diretto nei confronti dell'ambiente, ciò nonostante, ha avviato diverse iniziative volte a ridurre i consumi ed il conseguente impatto in termini di emissioni di gas ad effetto serra al fine di contribuire agli obiettivi di sviluppo sostenibile n. 7 (Energia pulita e accessibile) e n. 13 (Lotta contro il cambiamento climatico).

Oltre alle azioni tese a ridurre i consumi, sono le iniziative di governance a risultare particolarmente significative perché consentono di sviluppare comportamenti e sistemi di indirizzo e monitoraggio che definiscono la cornice entro la quale l'azienda deve muoversi.

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


Il Codice Etico, inoltre, cita testualmente che "il Gruppo, nel pieno rispetto della normativa vigente in materia ambientale, presta particolare attenzione alla promozione di attività e processi il più possibile compatibili con l'ambiente, attraverso l'utilizzo di criteri e tecnologie avanzate in materia di salvaguardia ambientale e di uso sostenibile delle risorse".

Il Gruppo, dunque, si impegna a considerare, nell'ambito della gestione operativa e delle iniziative di business, le imprescindibili esigenze ambientali e a minimizzare l'impatto negativo che le proprie attività aziendali hanno sull'ambiente.


Infine, per garantire un presidio sempre più puntuale ed efficiente sui consumi di energia e sull'impatto che essi producono nell'ambiente, è presente l'Energy Manager aziendale, che è preposto ad individuare le azioni, gli interventi, e le procedure necessarie per promuovere l'uso razionale di energia e carburanti.

---


### **CONSUMI DEL GRUPPO ENAV NEL 2021**

COMBUSTIBILE PER UFFICI E STRUTTURE: **30.184,18** GIGA JOULE  
(IN AUMENTO DEL 23% RISPETTO AL 2020) 

---

ENERGIA ELETTRICA PER UFFICI E STRUTTURE: **243.865,66** GIGA JOULE  
(IN AUMENTO DELL' 1,13% RISPETTO AL 2020) 

---

CARBURANTE FLOTTA AEREA: **20.579** GIGA JOULE  
(IN AUMENTO DEL 4,5% RISPETTO AL 2020) 


---

CARBURANTE TOTALE FLOTTA AUTO : **8.238,58** GIGA JOULE  
(IN AUMENTO DEL 7,91% RISPETTO AL 2020) 


---

---


**EMISSIONI  
DEL  
GRUPPO  
ENAV NEL  
2021**

DERIVANTI DA COMBUSTIBILE PER UFFICI E STRUTTURE: **1.621,95 tCO<sub>2</sub>e**  
(IN AUMENTO DEL 24% RISPETTO AL 2020) 


---

DERIVANTI DA ENERGIA ELETTRICA PER UFFICI E STRUTTURE: **17.572 tCO<sub>2</sub>**  
(IN DIMINUZIONE del -4,62% RISPETTO AL 2020) 

---

DERIVANTI DA CARBURANTE FLOTTA AEREA: **1.416,65 tCO<sub>2</sub>**  
(IN AUMENTO DEL 4,5% RISPETTO AL 2020) 

---

DERIVANTI DA CARBURANTE TOTALE FLOTTA AUTO : **537,83 tCO<sub>2</sub>**  
(IN AUMENTO DEL 6,81 % RISPETTO AL 2020) 

---

Bisogna tener presente che tutti i siti del Gruppo ENAV, le torri di controllo (TWR) e i centri di controllo d'area (ACC), i siti radar, i centri radio TBT, gli impianti di illuminazione piste (Aiuti Visivi Luminosi), le radioassistenze, Techno Sky ed IDS sono alimentati da energia elettrica primaria con un consumo totale (da POD e da terzi) nel 2021 annuo 67.740.460 kWh/a.

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

Nel corso dell'anno 2021 ENAV, anche a seguito dei risultati del II Audit Energetico, (all'art. 8 D.lgs. 102/2014), ha pianificato nuovi progetti e interventi di miglioramento dell'efficienza energetica con la conseguente diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> presso gli aeroporti di Bari, Brindisi, Catania, Lampedusa, Milano Malpensa, Venezia, Napoli, Genova, Headquarter di Roma, i quattro ACC di Roma, Milano, Padova e Brindisi, il Centro Radar/TBT di Masseria Orimini e TBT Brancasi.

Nel 2021 è stato aggiornato il piano per l'efficiamento dei consumi 2020 – 2030, nel quale sono state definite due macroaree di intervento:

### Interventi di generazione autonoma



- impianti fotovoltaici
- impianti di trigenerazione
- impianti geotermici per la climatizzazione
- impianto eolico
- impianto a celle a combustibile alimentata ad idrogeno

### Interventi di efficientamento dei consumi



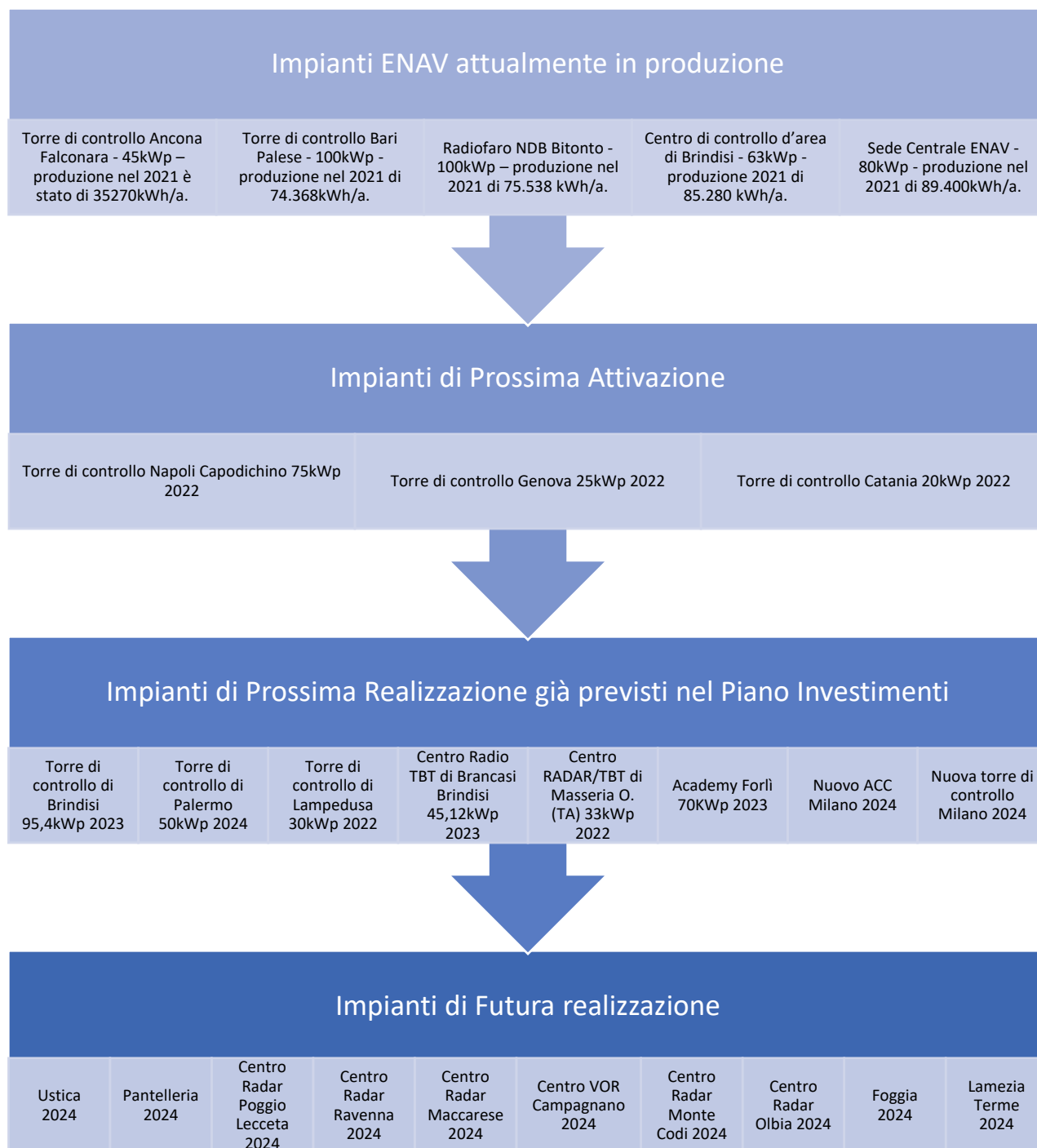
- nuovi impianti di illuminazione a led interni ed esterni
- sistema di domotica per il controllo di luminosità e presenza operatori
- sistema di monitoraggio e di telemisure sui siti più energivori per intervenire su situazioni di anomalia
- impianti di climatizzazione a pompa di calore e free-cooling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

Tali iniziative si inquadrano all'interno della strategia di ENAV come diretto contributo al goal n.7, sia per aumentare la quota di energie rinnovabili nel mix energetico globale (target 7.2), sia per aumentare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica (target 7.3), con l'obiettivo di portare, nel 2030, un abbattimento dei consumi di energia primaria pari a circa il 30% rispetto al 2019.

Nel 2021, ENAV ha portato avanti la progettazione per l'ammodernamento degli impianti di climatizzazione, oramai obsoleti, dei CA di Bari, Albenga, Malpensa, Olbia e ACC di Roma e Padova, e si provvederà alla sostituzione del gas refrigerante R410A con l'R32 per tutti gli impianti di climatizzazione. Tale gas impatta il 75% in meno sul riscaldamento globale, portando quasi a zero (0,25%) le emissioni dei gas fluorurati sui 3.000 impianti di climatizzazione dei propri siti operativi e degli uffici. Inoltre, si prevedono in tutti questi siti, nuovi impianti di trattamento aria primaria con sistemi UTA free-cooling che climatizzano gli ambienti attraverso l'utilizzo diretto dell'aria esterna, opportunamente filtrata.

È stata, inoltre, avviata la sperimentazione nel centro VOR di Campagnano per l'alimentazione elettrica, in sostituzione dei gruppi elettrogeni ad intervento automatico (GEIA di ENAV), con celle a combustione ad idrogeno che serviranno sia a rendere i siti periferici di ENAV a consumo di energia elettrica prossimi allo zero sia ad un abbattimento delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

## STATO ATTUALE E FUTURO DEGLI IMPIANTI FOTOVOLTAICI ENAV



Inoltre, dopo l’installazione di colonnine di ricarica auto elettriche presso l’ACC di Roma, sono state installate nel 2021 altre colonnine presso la Sede Centrale di ENAV, gli aeroporti di Bari, Napoli, Fiumicino, Palermo, Catania, Alghero, l’ACC di Brindisi, ACC di Padova e la sede di Techno Sky in via dei Cavallari. Per i prossimi anni sono previste nuove installazioni di colonnine presso gli altri centri ENAV.

Un particolare cenno merita l’avvio del programma di realizzazione della centrale di trigenerazione da 500kWp di energia elettrica, energia termica e frigorifera, per gli impianti di climatizzazione dell’ACC di Roma che apporterà, una volta entrato in esercizio (nel 2022), un risparmio di energia primaria assorbita dalla rete

di circa il 34% rispetto a quella consumata attualmente dallo stesso ACC, equivalente ad una riduzione di CO<sub>2</sub> di 577t/a.

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

Infine, occorre evidenziare che il Gruppo ENAV a partire da Ottobre 2021 ha stipulato un contratto con Consip per l'acquisto di tutta l'energia elettrica primaria dei propri POD da fonti rinnovabili e certificate (90% dell'energia elettrica totale consumata da ENAV).

L'ulteriore 10% di energia elettrica non Green, sono i consumi elettrici nelle isole Lampedusa, Pantelleria ed Ustica e l'energia fornita da terzi (AMI e società aeroportuali) di cui non si conosce la provenienza.

L'ENAV ha comunque previsto di realizzare anche ad Ustica e Pantelleria (Lampedusa già realizzato) impianti fotovoltaici e, attraverso la realizzazione di nuove centrali elettriche, di svincolarsi dalla fornitura di energia elettrica da terzi.

Obiettivi futuri	Deadline
Al fine di ridurre i consumi di energia elettrica, per i prossimi anni, saranno previsti su alcuni siti radar/TBT e RRAA, nuovi impianti fotovoltaici. Su detti siti, nel centro sud Italia, sono disponibili aree per la realizzazione di impianti di potenza intorno ai 100 KWp	Dal 2024 al 2030
Studio di fattibilità di una centrale eolica presso il sito radar di M. Codi in Sardegna	2024

## 4.8 La gestione dei rifiuti

La Policy Ambientale del Gruppo ENAV definisce tra gli obiettivi strategici la garanzia del rispetto delle normative vigenti riguardo la gestione dei rifiuti, nonché il governo delle attività di smaltimento dei rifiuti attraverso la tracciabilità dell'intero processo, dando la massima attuazione possibile al gerarchico criterio di prevenzione, riutilizzo, riciclo, recupero e smaltimento anche al fine di mitigare l'impatto ambientale sulle città e sulle comunità in cui ENAV opera.

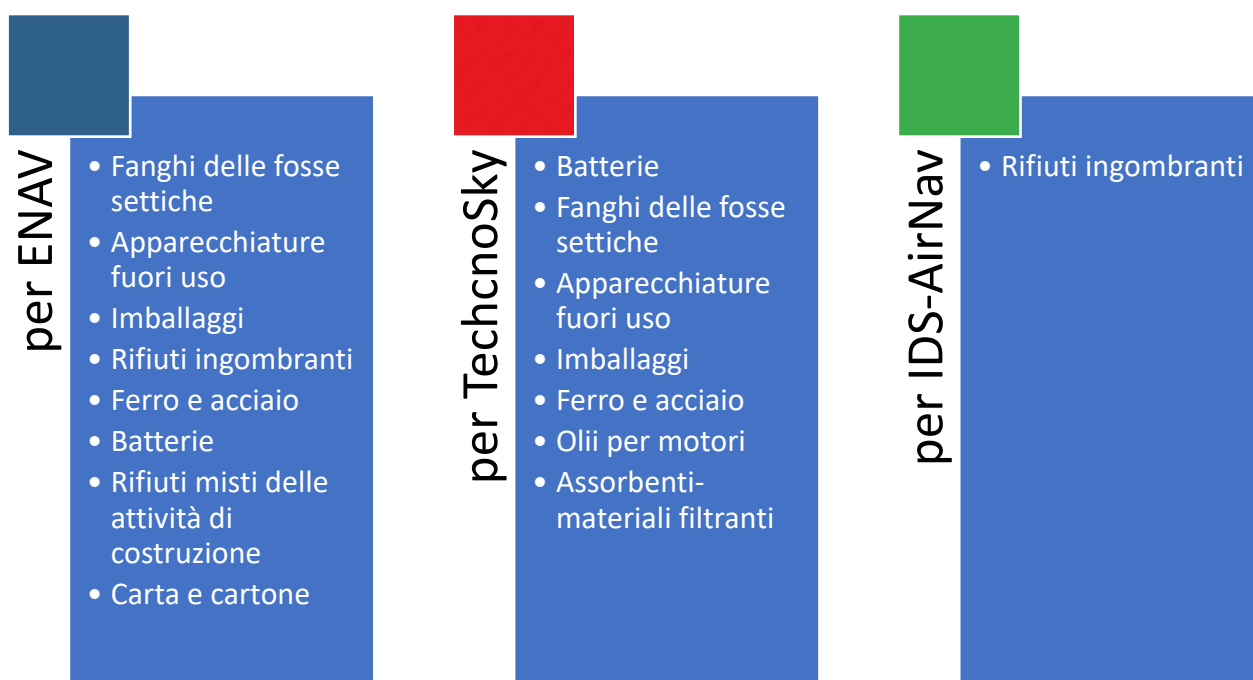
Il Sistema di Gestione Ambientale del Gruppo ENAV include procedure per la gestione degli aspetti ambientali di interesse nel rispetto della normativa di riferimento. In particolare, per la gestione di rifiuti prodotti dalle attività proprie delle società del Gruppo sono state elaborate specifiche procedure e istruzioni operative.

Il set documentale è stato integrato con un'istruzione che fornisce le linee guida per la compilazione e presentazione del Modello Unico di Dichiarazione ambientale (MUD) tramite l'ausilio dell'applicativo software per la gestione dei rifiuti, *PrometeoRifiuti*

ENAV e le controllate Techno Sky e IDS AirNav utilizzano il suddetto applicativo software per la gestione dei rifiuti speciali, esso fornisce un supporto sia per la registrazione delle operazioni di carico e scarico dei Rifiuti speciali sia per l'attuazione degli adempimenti normativi consentendo un puntuale tracciamento del ciclo dei rifiuti, con produzione della relativa reportistica.

Tale applicativo permette quindi alle società del Gruppo ENAV di raccogliere, gestire e monitorare i dati relativi ai rifiuti prodotti.

Le principali tipologie di rifiuti prodotte nel corso del 2021 sono risultate le seguenti:



I potenziali impatti relativi ai rifiuti prodotti dal Gruppo ENAV riguardano il rischio di sversamento o dispersione di rifiuti nell'ambiente con conseguente rischio di contaminazione suolo, sottosuolo e/o falde acquifere.

È stata poi completamente definita la documentazione per la gara per l'affidamento del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle società del Gruppo ENAV. Ai fini della selezione della migliore offerta sarà considerato tra gli elementi premianti l'impegno da parte del fornitore di massimizzare la percentuale di rifiuti avviati a recupero rispetto al totale dei rifiuti acquisiti.



Riguardo ai rifiuti generati dalle attività delle società del Gruppo ENAV e gestiti da terzi, viene effettuato un processo di sorveglianza del corretto adempimento degli obblighi normativi e contrattuali generalmente attraverso la messa a disposizione della documentazione di avvenuto smaltimento (quarta copia formulario). Nel corso del 2021, inoltre, sono stati predisposti ed erogati specifici percorsi formativi su alcune tematiche ambientali di interesse per il Gruppo ENAV tra le quali la gestione amministrativa dei rifiuti tramite l'applicativo software in uso e sono stati avviati specifici corsi di formazione di auditor in materia ambientale. È proseguito il supporto alle varie strutture organizzative del Gruppo riguardo tutte le problematiche inerenti alla gestione dei rifiuti speciali, pericolosi e non pericolosi.

Obiettivi futuri	Deadline
<p>Nei primi mesi de 2022 sarà pubblicata la gara europea per la gestione dei rifiuti pericolosi (raccolta-trasporto, recupero/smaltimento e acquisizione di specifici contenitori). L'aggiudicazione di tale gara suddivisa in 8 lotti relativi ad aree geografiche adiacenti consentirà un controllo ancora più puntuale sulle ditte fornitrice dei servizi e il raggiungimento di una maggiore percentuale rispetto all'attuale di rifiuti destinati al recupero.</p> <p>L'aggiudicazione della gara consentirà inoltre l'utilizzo di mezzi di trasporto dei rifiuti meno inquinanti in relazione alle emissioni in atmosfera ed un coordinamento nella raccolta dei rifiuti speciali delle società del gruppo Enav determinando risparmi economici in termini di minori trasporti da effettuare.</p>	2022

## 5. Le persone

### TEMI MATERIALI

- TUTELA E BENESSERE DEI DIPENDENTI
- SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI
- ADEGUATEZZA DEL CAPITALE UMANO
- DIVERSITÀ, INCLUSIONE E PARI OPPORTUNITÀ
- SAFETY
- SECURITY
- QUALITÀ DEL SERVIZIO
- INNOVAZIONE TECNOLOGICA E DIGITALIZZAZIONE

### SDGS E TARGET



5.5: Garantire alle donne la piena ed effettiva partecipazione e pari opportunità di leadership a tutti i livelli del processo decisionale



8.2 Raggiungere livelli più elevati di produttività economica attraverso la diversificazione, l'aggiornamento tecnologico e l'innovazione, anche attraverso un focus su settori ad alto valore aggiunto e settori ad alta intensità di manodopera.

8.5: Raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con disabilità, e la parità di retribuzione per lavoro di pari valore.

8.7: Adottare misure immediate ed efficaci alla schiavitù moderna e al traffico di esseri umani e assicurare la proibizione e l'eliminazione delle peggiori forme di lavoro minorile, incluso il reclutamento e l'impiego di bambini-soldato, e, entro il 2025, porre fine al lavoro minorile in tutte le sue forme.

8.8: Proteggere i diritti del lavoro e promuovere un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori, compresi i lavoratori migranti, in particolare le donne migranti, e quelli in lavoro precario.



9.1: Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti



10.3: Garantire a tutti pari opportunità e ridurre le disuguaglianze di risultato, anche attraverso l'eliminazione di leggi, di politiche e di pratiche discriminatorie, e la promozione di adeguate leggi, politiche e azioni in questo senso

### TARGET GRUPPO ENAV 2021-2023

- Riconoscimento del congedo parentale.
- Incremento della Formazione erogata nei confronti dei dipendenti del Gruppo ENAV su temi che contemplano aspetti connessi al D.Lgs. 231/01 e Codice
- Incremento della Formazione operativa erogata nei confronti dei dipendenti del Gruppo ENAV
- Monitoraggio degli standard in materia di salute e sicurezza sul lavoro anche attraverso il mantenimento delle certificazioni ISO 45001:2018
- Elaborazione del regolamento su molestie e abusi sul luogo di lavoro
- Integrazione avvicinamenti (trasferimento degli avvicinamenti, APP, da alcuni aeroporti ai rispettivi centri di controllo di riferimento)
- Piano di Comunicazione Interna sullo sviluppo della cultura di sostenibilità

	<p>Sviluppare iniziative finalizzate a favorire l'inclusione di tutti i dipendenti, a prescindere da età, sesso, etnia, religione, orientamento sessuale e persone con disabilità.</p> <p>Miglioramento della qualità della vita dei dipendenti attraverso iniziative mirate in ambito welfare</p> <p>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 operativi</p> <p>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)</p> <p>Assessment sul diversity management, relativa gap analysis e action plan</p>
<p><b>PERFORMANCE GRUPPO ENAV 2021</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Congedo maternità-paternità, ENAV eroga ai propri dipendenti neogenitori l'intero ammontare della retribuzione;</li> <li>- Congedo parentale, ENAV riconosce la possibilità di assentarsi dal lavoro per 6 mesi e fino al compimento del terzo anno di età del figlio, godendo dell'80% della retribuzione per i primi due mesi e del 40% per i restanti quattro;</li> <li>- ENAV riconosce un congedo retribuito al 50% per malattia del figlio o visite specialistiche</li> <li>- Incremento di ore di formazione erogata ai dipendenti rispetto al 2020 (ore erogate dalla struttura Internal Audit nel 2020 pari a 4h e 50 minuti)</li> <li>-78.000 ore di formazione tecnico-operativa</li> <li>-Mantenimento della certificazione ISO 45001:2018</li> <li>-Pubblicazione su intranet aziendale del regolamento su molestie e abusi sul luogo di lavoro</li> <li>-Collaudo Trasferimento di Verona su Milano, Trieste su Padova, Bari su Brindisi, Lamezia Terme su Roma</li> <li>-3 progetti di comunicazione interna avviati nel 2021</li> <li>-Coinvolgimento del personale nel progetto pilota di valorizzazione delle persone con disabilità</li> <li>-Piattaforma Welfare attivata a giugno 2021. La piattaforma Welfare sarà attiva per Enav fino a Novembre e per IDS fino a Maggio del 2022.</li> <li>-Avvio del progetto di sensibilizzazione riguardo l'avvicinamento delle donne alle professioni del core business</li> <li>-Nel 2021 sono stati effettuati 18 assessment di cui 9 destinati a persone di genere femminile</li> <li>-Questionario pubblicato in intranet aziendale con focus su tematiche sociali, di razzismo, sul gender gap</li> </ul>

## 5.1 La strategia di ENAV per sviluppare una nuova cultura di sostenibilità

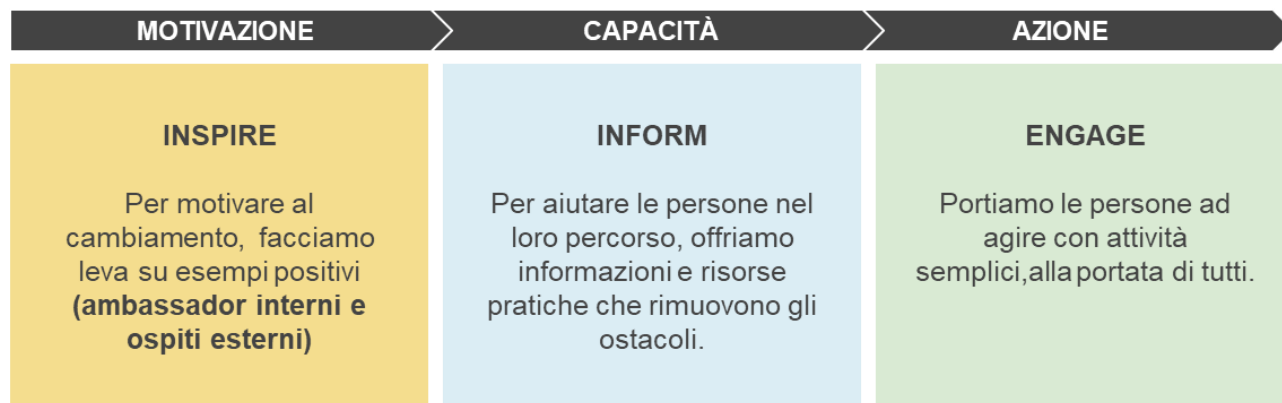
Fin da quando l'Azienda ha deciso di investire in modo deciso nello sviluppo sostenibile, un aspetto più di qualunque altro è apparso subito chiaro: per raggiungere qualsiasi obiettivo bisognava partire dalle persone.

Sembra un concetto scontato ma in particolare in un'azienda come ENAV, dove il fattore umano è da sempre determinante e dove le persone sono al centro del modello di business, qualsiasi obiettivo che si voglia raggiungere deve essere necessariamente condiviso a tutti i livelli.

Nel caso della sostenibilità esiste però una difficoltà in più perché non si tratta di un progetto da sviluppare o di un semplice obiettivo da raggiungere, ma di un vero e proprio cambiamento culturale. In una società come ENAV, poi, questo processo può apparire ancora più complesso che altrove, sia perché è un'azienda

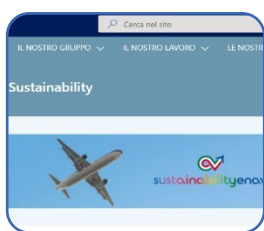
distribuita su 52 sedi, sia perché i controllori del traffico aereo e gli amministrativi hanno attitudini, competenze e orari di lavoro molto diversi.

In virtù di questi aspetti, la strategia di ENAV per sviluppare la “cultura della sostenibilità” si è sviluppata su 3 direttrici: ispirare, informare, coinvolgere.



### 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 2021 il gruppo degli ambassador si è ampliato fino a divenire composto da oltre 50 persone.



### Il portale della sostenibilità nella nuova 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. La nuova area della sostenibilità dedicata alle persone di ENAV, è un magazine in costante aggiornamento, organizzato su 4 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 ad 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 impegno 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. L'APP AWorld è stata lanciata in ENAV con 3 video dell'attore comico Claudio Morici.

Nel 2022, in linea con il Piano di sviluppo della cultura di sostenibilità approvato dal Consiglio di Amministrazione di ENAV, saranno lanciate ulteriori iniziative come:

Progetti futuri	Deadline
Il corso di formazione su sostenibilità e SDGs di ASVIS	2022
Storie e testimonianze sulla sostenibilità attraverso lo strumento dei podcast	2022
I live della sostenibilità: eventi virtuali che coinvolgeranno personaggi del mondo della cultura, dello sport, etc. con cui ci confronteremo sui temi della sostenibilità attraverso una "diversa angolazione"	2022

## 5.2 La tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori

Il Gruppo ENAV, così come sancito nel proprio Codice Etico, attribuisce grande importanza all'integrità fisica e morale dei propri dipendenti e collaboratori, alla diffusione di condizioni di lavoro rispettose della dignità individuale e di ambienti di lavoro sicuri e salubri. Le società curano, pertanto, la diffusione e il consolidamento della cultura della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, sviluppando la consapevolezza dei rischi e promuovendo comportamenti responsabili da parte di tutto il personale.

Le Società del Gruppo hanno adottato il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro ENAV (SGSSL) in conformità a standard internazionali riconosciuti. Tutte le attività aziendali sono ricomprese nel SGSSL e sono estese, oltretutto ai lavoratori dipendenti, anche ai lavoratori somministrati e lavoratori di ditte appaltatrici.

Nel corso del 2021 l'Organismo di Certificazione DNV GL – Business Assurance ha effettuato una serie di audit strutturati su tutto il territorio nazionale finalizzati:

- Alla certificazione al nuovo standard ISO 45001:2018, per la società ENAV, Techno Sky e D-Flight;
- Al mantenimento della certificazione ISO 45001:2018 per la società IDS AirNav.

Il Gruppo<sup>24</sup> si è dotato di una procedura interna (SGSSL-P3.1 Gestione accadimenti pericolosi), rientrante nel corpo procedurale del Sistema di Gestione Salute e Sicurezza, che descrive il processo di segnalazione, registrazione ed analisi degli accadimenti pericolosi con l'obiettivo di accertare possibili aree di miglioramento in materia di salute e sicurezza sul lavoro, identificare la necessità di azioni correttive o l'opportunità di azioni preventive, comunicare i risultati delle indagini e prevenire eventi indesiderati in un'ottica di continuo miglioramento.

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

Nel Gruppo<sup>25</sup> è garantito il servizio di sorveglianza sanitaria come previsto dal D. lgs. 81/08 e s.m.i.. In ENAV e Techno Sky l'attività di sorveglianza sanitaria, in considerazione della dislocazione su tutto il territorio nazionale dei siti ove opera il personale, è svolta da uno staff di Medici Competenti (MC), coordinati da un Medico Competente Coordinatore (MCC).

Ad ottobre 2021, ENAV Asia Pacific ha aggiornato, in collaborazione con un consulente locale, il processo di identificazione dei pericoli e valutazione dei rischi (Hazard Identification, Risk Assessment and Risk Control – HIRARC). I rischi direttamente connessi alle attività operative sono stati valutati come minimi.

Al fine di fornire accesso e comunicare informazioni rilevanti in materia di salute e sicurezza sul lavoro al personale del Gruppo, è disponibile sul portale interno FollowMe una sezione dedicata a "SICUREZZA SUL LAVORO E AMBIENTE".

Nell'ambito della certificazione ISO 45001:2018, che prevede anche un maggior coinvolgimento dei lavoratori oltre a quello già costantemente operato dai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS), il Gruppo ha attuato le seguenti azioni: estensione del debriefing già previsto al termine delle esercitazioni di emergenza

---

<sup>24</sup> Ad esclusione di ENAV Asia Pacific.

<sup>25</sup> Ad esclusione di ENAV Asia Pacific.

ai lavoratori che hanno partecipato all'esercitazione stessa; interviste, durante le verifiche ispettive interne, ad alcuni dei lavoratori presenti (che non rivestono ruoli di RLS) in relazione al Sistema SGSSL.

Nell'ambito delle loro relazioni commerciali, le società italiane del gruppo ENAV assicurano la prevenzione e la mitigazione di tutti gli impatti salute e sicurezza attraverso l'applicazione dei Sistemi di Gestione Salute e Sicurezza adottati. Inoltre, il Gruppo si è dotato della procedura di Travel Security di Gruppo, da applicare in occasione di trasferta all'estero.

Da un punto di vista organizzativo è presente un Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo che svolge il ruolo di presidio, indirizzo e coordinamento su tutte le Società italiane del Gruppo, coordinato dal RSPP. È presente un sistema di Deleghe e sub-Deleghe del datore di lavoro in materia di SSL.

## **LA FORMAZIONE IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO**

Per quanto riguarda la formazione, ENAV gestisce l'erogazione di corsi formativi in materia di SSL per tutti i dipendenti delle aziende italiane del Gruppo, attraverso sessioni in aula/videoconferenza, destinate in particolar modo 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 e Lavoratori.

I corsi erogati tramite e-learning sulla piattaforma TOTARA sono relativi a:

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

I primi due corsi e-learning hanno interessato tutto il personale non dirigente neoassunto per ENAV e IDS AirNav, mentre per Techno Sky il corso di formazione sui rischi specifici (12 ore) è effettuato in presenza/videoconferenza. È previsto inoltre l'aggiornamento della formazione dei lavoratori con le periodicità stabilite dalla normativa (quinquennale). Il corso "sicurezza in viaggio" viene erogato a tutti i dipendenti del Gruppo che svolgono un'attività lavorativa all'estero, indipendentemente dall'inquadramento contrattuale.

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

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

## **LA POLICY IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO**

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. Nel corso del 2021 è stata definita e comunicata a tutti i livelli aziendali una Politica per la Salute e Sicurezza sul Lavoro di Gruppo, attraverso la pubblicazione sul portale aziendale.

## IL SISTEMA DI GESTIONE PER LA SALUTE E LA SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO

Il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro del Gruppo ENAV<sup>26</sup> risponde ai requisiti della norma ISO 45001:2018 e intende definire gli indirizzi generali, le prescrizioni e la documentazione di riferimento necessari per assicurare il miglioramento continuo delle prestazioni ed una migliore tutela dei bisogni e delle aspettative degli stakeholder, in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Di seguito viene riportata una breve descrizione dei processi principali che costituiscono il Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza nei luoghi di lavoro:

<b>Gestione del rischio</b>	<b>Il processo è finalizzato alla: identificazione continua dei pericoli per la salute e sicurezza sul lavoro, valutazione del livello dei relativi rischi, definizione delle misure di controllo necessarie alla riduzione dei stessi e all'aggiornamento della valutazione del livello dei rischi a seguito dell'implementazione delle misure di controllo.</b>
<b>Gestione degli accadimenti pericolosi</b>	Il processo ha l'obiettivo di descrivere le modalità di segnalazione, la gestione e l'analisi degli infortuni, dei mancati infortuni (near miss) e delle situazioni di pericolo in ambito SSL sia nell'ambito delle attività lavorative svolte dai lavoratori del Gruppo sia da terzi (fornitori, visitatori). La segnalazione riferita ai near miss può essere effettuata da qualsiasi lavoratore.
<b>Gestione delle emergenze</b>	Il processo ha lo scopo di disciplinare l'identificazione delle possibili situazioni di emergenza, definire le regole e le responsabilità per la gestione delle stesse e descrivere le modalità adottate per la verifica periodica della preparazione alle situazioni di emergenza al fine di migliorare le azioni di risposta, mediante la redazione e aggiornamento di piani di emergenza e lo svolgimento di relativi test periodici (esercitazioni antincendio).
<b>Gestione della sorveglianza sanitaria</b>	Il processo ha lo scopo di definire la pianificazione, la programmazione e lo svolgimento delle attività di sorveglianza sanitaria ed il relativo monitoraggio ai fini del rilascio del giudizio di idoneità dei lavoratori che ricoprono le mansioni riportate all'interno del protocollo sanitario (art. 41 D. lgs. 81/08 e s.m.i.).
<b>Gestione della formazione</b>	Il processo ha lo scopo di disciplinare la gestione delle attività di formazione, informazione e addestramento dei lavoratori e delle figure per la salute e la sicurezza ed il relativo monitoraggio (artt. 36 e 37 D. lgs. 81/08 e s.m.i.).
<b>Comunicazione, partecipazione e consultazione</b>	L'attività ha l'obiettivo di descrivere i processi di comunicazione, partecipazione e consultazione in materia di SSL attraverso la definizione delle modalità e di comunicazione esterna (con clienti, Autorità di Controllo, visitatori ed eventuali altre parti interessate), in conformità ai ruoli e alle responsabilità previsti.
<b>Gestione prescrizioni legali</b>	Il processo è finalizzato all'identificazione, selezione, raccolta, conservazione e aggiornamento delle prescrizioni legali e delle altre eventuali prescrizioni in materia di SSL rilevanti per qualsiasi attività del Gruppo e le modalità di monitoraggio della conformità alla normativa applicabile.
<b>Misurazione delle prestazioni</b>	Il processo è finalizzato alla descrizione delle modalità adottate dal Gruppo per la gestione delle attività di misurazione delle prestazioni e monitoraggio del SGSSL e di gestione della reportistica verso il vertice aziendale.

<sup>26</sup> Ad esclusione di ENAV Asia Pacific.



La certificazione ISO 45001:2018, prevede anche un maggior coinvolgimento dei dipendenti oltre a quello già costantemente operato dai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS). In tal senso il Gruppo ha posto in essere le seguenti azioni: estensione del debriefing già previsto al termine delle esercitazioni di emergenza ai lavoratori che hanno partecipato all'esercitazione stessa; interviste, durante le verifiche ispettive interne ad alcuni dei lavoratori presenti (che non rivestono ruoli di RLS) in relazione al Sistema SGSSL.

## LE PRINCIPALI ATTIVITÀ SVOLTE PER LA SALUTE E SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO

A seguito dell'emergenza pandemica (COVID-19), nel 2021, il Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo ha proseguito la proattiva partecipazione alla gestione delle problematiche che di volta in volta si sono presentate.

Le principali attività hanno riguardato:

- il monitoraggio continuo e l'analisi di impatto per il Gruppo della normativa internazionale, nazionale e regionale anti COVID-19;
- la definizione, nel rispetto della normativa vigente, delle misure di mitigazione del rischio atte a prevenire la diffusione del virus, tra cui si segnala la consegna ai dipendenti di tutti i Dispositivi di Protezione Individuali (DPI) necessari (ad es. mascherina chirurgica o FFP2, ove necessario, salviette igienizzanti per sanificare le postazioni e gli strumenti e guanti monouso), verifica degli spazi ed eventuale riorganizzazione al fine di garantire il mantenimento della distanza di sicurezza;
- la redazione e successivi aggiornamenti della documentazione prodotta per tutte le Società del Gruppo (valutazione del rischio biologico COVID-19, manuale "Informazioni utili e misure di mitigazione del rischio COVID-19", comunicati e informative varie al personale, ai Delegati di funzioni e ai fornitori esterni per dare applicazione alla normativa vigente);
- la partecipazione ai Comitati locali per la verifica di applicazione del *Protocollo condiviso di aggiornamento delle misure per il contrasto ed il contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2/COVID-19 negli ambienti di lavoro (6 aprile 2021)*;
- il coinvolgimento del Medico Competente<sup>27</sup> nell'individuazione dei dipendenti con fragilità e nella valutazione del rischio sanitario/biologico per tutte le trasferte internazionali.

Obiettivi futuri	Deadline
Avvio del processo di valutazione del rischio stress-lavoro correlato seguente l'aggiornamento di quella preliminare (valutazione approfondita) riferito alle società ENAV, IDS AirNav e Techno Sky	2022
Mantenimento della certificazione del SGSSL allo standard ISO 45001:2018 delle società del Gruppo Enav (ENAV, IDS AirNav, Techno Sky)	2022
Integrazione organizzativa riferita alla struttura SPPG del personale operante presso le strutture territoriali con dipendenza gerarchica e dell'attribuzione delle competenze in materia di SSL per la controllata Techno Sky nonché per le tematiche ambientali	2022

<sup>27</sup> Medico Competente Coordinatore per le Società ENAV e Techno Sky

## 5.3 Selezione e sviluppo del personale

### LA SELEZIONE DEL PERSONALE

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 appieno e senza discriminazioni le competenze e il valore di ciascun candidato, e che risponda a pieno alle necessità espresse dalle differenti strutture aziendali per affrontare le sfide presenti e future a cui il Gruppo 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 da parte della società di certificazione DNV rispetto alle quali, laddove suggerito, vengono intraprese azioni di miglioramento nella gestione e nell'espletamento del processo.

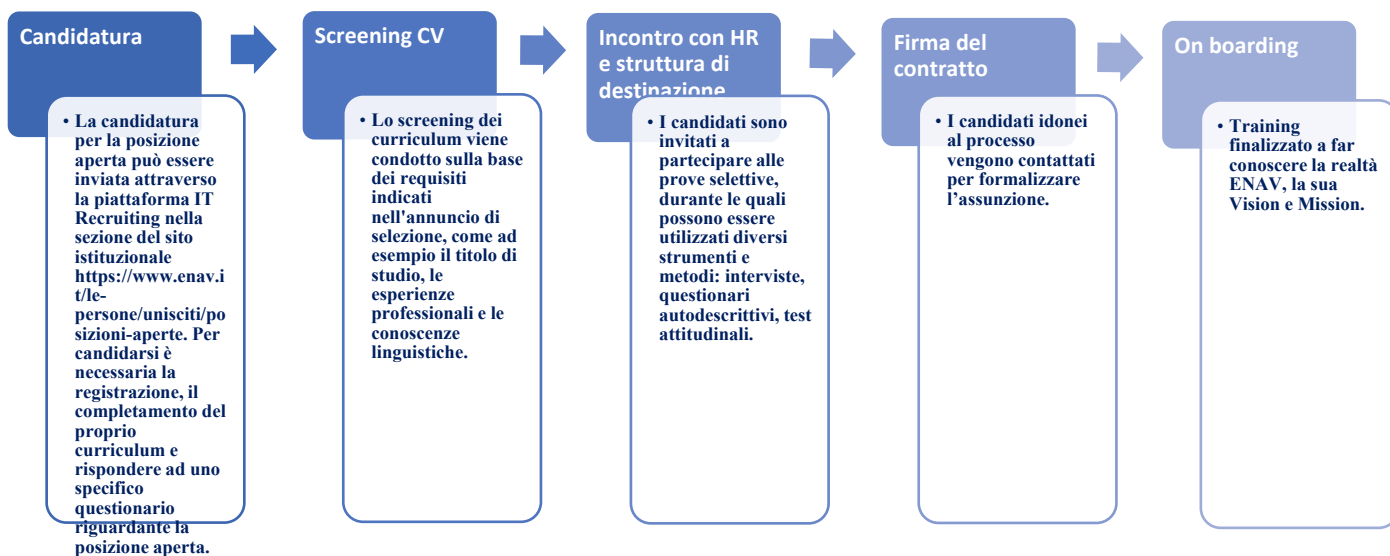
La struttura Recruiting and Assessment Center, attraverso una casella di posta elettronica dedicata ([recruiting@enav.it](mailto:recruiting@enav.it)), gestisce le richieste di chiarimento e feedback di utenti esterni ed interni interessati all'ingresso nel Gruppo.

### IL PROCESSO DI SELEZIONE

Le attività di selezione hanno come obiettivo la conoscenza reciproca tra ENAV Group e le potenziali nuove risorse. Questa conoscenza permette di anticipare il tipo di integrazione o fit che potrà realizzarsi tra il candidato e l'azienda.

Il nostro processo di selezione è suddiviso in vari step che comprendono la valutazione dell'applicazione, attività e incontri di carattere psico-attitudinale e tecnico-professionale. Il processo può essere articolato in step aggiuntivi in funzione delle competenze trasversali richieste per ricoprire il ruolo.

Iniziative volte a sostenere le strategie di *employee attraction* sono state:



- partnership con Master, Business School e Università, volti a favorire l'orientamento degli studenti e dei giovani professionisti nell'ambito lavorativo;
- attivazione di rapporti con Centri per l'impiego;
- collaborazione con Sportelli per il collocamento mirato di persone con disabilità;
- partecipazione a career day per favorire l'incontro tra l'Azienda e i giovani talenti che si stanno orientando al mondo del lavoro con il fine ultimo di promuovere il brand ENAV Group e attrarre nuove risorse. Grazie alle tecnologie digital, è stato possibile comunicare la realtà e la cultura aziendale, oltre ad incontrare candidati in target e di interagire con loro virtualmente:
  - *Inclusion Job day*: evento dedicato a persone con disabilità;
  - *Stem Girls*: evento dedicato a laureande, neolaureate e giovani STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics) in cerca di occupazione;
  - *Virtual Job Meeting Engineering*: evento dedicato a giovani ingegneri di talento. tirocini curriculari a favore di studenti universitari e tirocini extracurriculari a favore di studenti neolaureati.

Per svolgere le selezioni esterne è stata utilizzata la piattaforma LinkedIn Talent Solutions che ha permesso ai recruiter di raggiungere un bacino più ampio di candidati.

Obiettivi futuri	Deadline
Individuazione di circa 250 risorse da inserire nelle società del Gruppo.	2022
Attivazione della funzione "Job slot" di LinkedIn per assicurare la diffusione della ricerca di personale tra utenti con specifiche expertise di interesse per il Gruppo.	2022

Partecipazione ad eventi di recruiting:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 17 febbraio 2022, Inclusion Job Day;</li> <li>➤ 28 aprile 2022, Job Meeting Roma: evento in presenza rivolto a studenti e laureati di tutte le università del Lazio;</li> <li>➤ 15 settembre 2022, Virtual Job Meeting STEM Girls: opportunità di incontro per le giovani laureate e professioniste in materie STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics);</li> </ul> <p>17 novembre 2022, Virtual Job Meeting Engineering: evento virtuale dedicato ai giovani ingegneri di talento.</p>	2022
Realizzazione della pagina “Eventi Recruiting 2022” sul sito web istituzionale con l’obiettivo di informare i candidati sulle occasioni di incontro con il Gruppo per conoscerne i valori, la visione e le opportunità di inserimento.	2022
Attivazione di ulteriori tirocini e partnership.	2022

Progetti	Descrizione
Video “ENAV al femminile”	Realizzazione di un video che ritragga alcune professioniste Enav, impegnate in attività STEM, che raccontino esperienze di vita lavorativa per promuovere la cultura aziendale, l’inclusione e il ruolo femminile in ambiti non tradizionali.
Progetto interscolastico per la diffusione della cultura STEM nelle scuole medie	Progetto per coinvolgere scuole del Lazio in un evento virtuale in cui incontrare donne Enav che si occupano di attività in ambito tecnologico per favorire l’abbandono degli stereotipi culturali e far conoscere gli ambiti di applicazione delle materie scientifiche.
Progetto <i>Bootcamp Digital Twin Università di Cambridge</i>	Progetto di sostegno di una borsa di studio per giovani neolaureate in discipline ingegneristiche.

## LO SVILUPPO DEL PERSONALE

### FORMAZIONE

In un contesto in costante cambiamento ed evoluzione e sollecitato dalle innovazioni tecnologiche, è fondamentale offrire alle nostre persone percorsi di crescita e di sviluppo aggiornati e coerenti con i loro bisogni.

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

- le trasformazioni organizzative e le necessità di change management;
- le policy aziendali in materia di formazione;
- le esigenze derivanti dal processo di performance management;
- le esigenze derivanti dai processi di recruiting e assessment durante il ciclo di sviluppo delle persone;

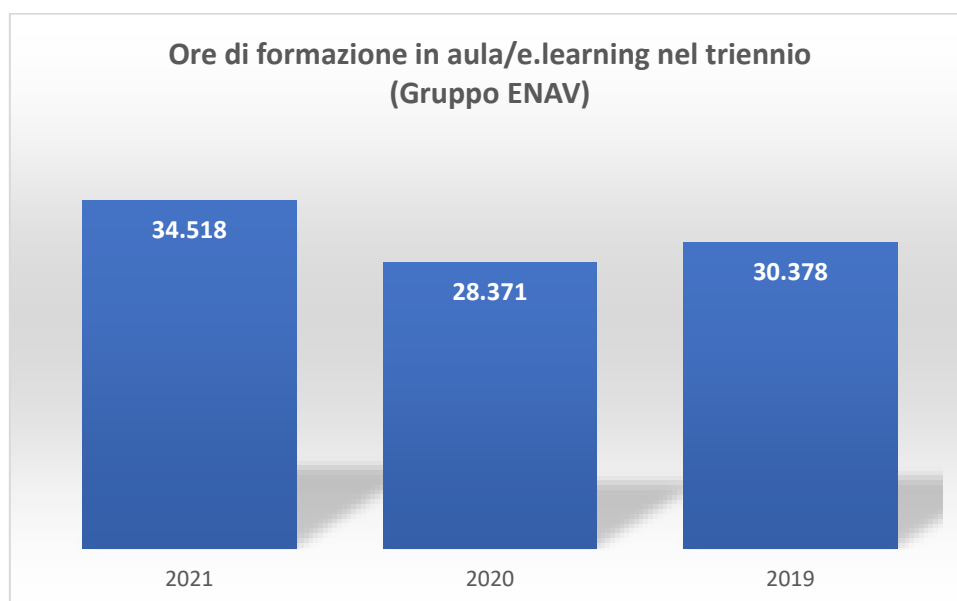
- le esigenze manifestate dalle singole strutture del Gruppo in base ai fabbisogni di sviluppo di conoscenze e competenze nei domini specialistici delle risorse assegnate.

Nella definizione del Piano annuale della formazione è posta quindi particolare attenzione non solo ai driver strategici e ai bisogni che emergono dalle strutture organizzative ma anche all'integrazione dei piani di formazione con il più ampio sistema di gestione delle risorse umane, perseguendo una coerenza nella gestione del ciclo di vita delle persone in azienda, con particolare riguardo alle loro esigenze di sviluppo.

Le attività di formazione manageriale e specialistica sono gestite dalla struttura Career, Learning and Development, una scelta organizzativa che consente garantire un legame quanto più solido fra formazione e sviluppo, all'interno del più ampio perimetro di attività volte alla valorizzazione del capitale umano e alla gestione dei processi di cambiamento.

Le attività di formazione sono svolte secondo la procedura definita nel Sistema Gestione Qualità aziendale che, oltre a descrivere il processo, prevede specifici momenti di valutazione della qualità delle iniziative, in termini di gradimento ed efficacia della formazione. Le attività svolte con il supporto di fornitori esterni sono realizzate secondo quanto previsto dalle procedure di acquisto.

A partire dal 2020 le attività di formazione sono state condizionate dall'emergenza sanitaria, che ha costretto a ripensare i progetti nell'ottica di garantire continuità dei processi di training e al contempo salvaguardare le esigenze di distanziamento imposte dalla pandemia. Anche nel corso dell'anno 2021 le attività sono state, quindi, ampiamente configurate in modalità a distanza e nonostante i vincoli dettati dall'emergenza sanitaria, nel corso del 2021 sono state erogate a favore delle persone del Gruppo circa 35.000 ore di formazione (erano circa 28.000 nel 2020 e 30.000 nel 2019).



\*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)

Le attività di formazione sono articolate secondo 5 ambiti di intervento.

**MANDATORY****17.887 ore****gli indispensabili per lavorare****3.923 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
- Aggiornamenti relativi al D. Lgs. 231/01
- Formazione generale e specifica dedicata alla Salute e Sicurezza del Lavoro e relativo aggiornamento
- Security Awareness e Security Aeroportuale

**STAY ON BUSINESS****2.208 ore****i prerequisiti per l'efficacia****194 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****13.605 ore****l'aggiornamento continuo delle competenze individuali****1.169 persone**

- rappresentano la risposta a specifici bisogni individuali con l'obiettivo di mantenere le competenze professionali allineate con l'evoluzione dell'organizzazione e del contesto. Sono svolti in modalità sincrona e asincrona, con il ricorso a fornitori esterni o ad expertise disponibili all'interno del Gruppo Enav
- Corporate Storytelling, destinato alle strutture impegnate nel rinnovo del sito enav.it e della intranet aziendale
- Community PM, iniziative dedicate ai Project Manager del Gruppo nell'ambito di una comunità professionale online
- eProcurement, un aggiornamento professionale per i colleghi coinvolti nelle attività di acquisto
- Data Driven Organization, un ciclo di seminari per diffondere la cultura del dato nel Gruppo ENAV
- 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)

**SUPPORT CHANGE**

738 ore

uno scaffale di opportunità per l'individuo e i gruppi 179 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
- Ciclo di seminari per la gestione del "new normal" destinato a middle manager
- Il prosieguo delle "pillole formative", in fase di rinnovamento per l'anno 2022
- Il coaching individuale destinato ad alti potenziali, a risorse di crescita o che si trovano ad affrontare particolari sfide professionali
- Avvio di una specifica formazione per l'utilizzo dell'applicativo SharePoint, finalizzata alla prevenzione degli incidenti di sicurezza informatica.

**GROWTH**

861 ore

la formazione strategica

87 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.
- Il 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 del Gruppo
- Il 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; il percorso "A noi la cuffia!", finalizzato a far conoscere i processi del controllo del traffico aereo, anche attraverso l'utilizzo di simulatori; sessioni di team coaching, in cui i neoassunti suddivisi in piccoli gruppi e assistiti da un coach certificato fanno il punto sull'esperienza in azienda e migliorano le proprie capacità di comprensione del contesto organizzativo.

Obiettivi futuri	Deadline
Integrare le attività di formazione con quanto previsto dal piano di azione triennale definito a valle della survey Diversity and Inclusion	2022
Aumentare il ricorso ad accordi quadro con fornitori di specifiche attività formative (p.e. Project Management, Team Building e formazione esperienziale), così da acquisire maggiore flessibilità nelle attività di progettazione ed erogazione di iniziative di formazione manageriale e specialistica	2022

Progetti	Descrizione
Diversity and Inclusion	<p>Nel corso del 2021 sono state avviate due attività volte alla valorizzazione del capitale umano e all'inclusione di tutte le persone. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "ImproveYourself" destinato a colleghi con disabilità che, su base volontaria, possono intraprendere un percorso per la realizzazione del bilancio di competenze, con l'obiettivo orientare il proprio percorso professionale attraverso il riconoscimento e la valorizzazione delle capacità e delle aspirazioni personali. Dopo il bilancio di competenze è possibile intraprendere un percorso di life coaching con un coach certificato.</li> <li>- "Diversity Assessment for Inclusion", una survey svolta in collaborazione con La Sapienza Università di Roma volta indagare le percezioni di tutte le persone del Gruppo relative a temi quali genere, generation, l'orientamento sessuale, ma anche disabilità/abilismo, provenienza etnica, religione, livello d'istruzione, provenienza geografica, identità di genere. Gli esiti della survey sono utilizzati per costruire un piano di azioni con l'obiettivo di sviluppare una cultura inclusiva e orientata alla valorizzazione delle diversità.</li> </ul>

## LA FORMAZIONE OPERATIVA

### La formazione interna del personale Operativo ENAV

Essere un controllore del traffico aereo (CTA) non è un lavoro come gli altri: richiede grande responsabilità, capacità di gestire lo stress ed una forte attitudine al teamworking. I CTA, infatti, sia che si trovino davanti a un monitor pieno di indicatori luminosi, o in una torre di controllo d'aeroporto, devono dimostrare costantemente la loro abilità e la loro capacità nell'indirizzare e gestire i numerosi 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, in 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 e lo svolgimento del delicato ruolo che l'Azienda è chiamata a ricoprire.

La preparazione dei controllori di volo è garantita dalla Struttura Operational & Technical Training, la cui missione è quella di sovrintendere alla formazione inerente ai servizi della navigazione aerea sia per il personale della Società e del Gruppo, 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 materia di Cielo Unico Europeo. 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 ed ai riferimenti normativi applicabili.

Nel corso del 2021, nei mesi non interessati dalla misura di lockdown attuata da marzo a maggio, l'Initial training è stato caratterizzato dall'erogazione di quattro corsi ATCO-integrato, tre corsi ACS (Area Control Surveillance), un corso APS (Approach Control Surveillance), un corso TCL (Terminal Control) caratterizzati da una lunga durata e da un elevato numero di ore/allievo. Alcune attività, a seguito di procedure condivise con il Regulator e nel rispetto delle AMC (Alternative Meaning of Compliance) previste a livello comunitario, si sono svolte in modalità remota; altre però, la cui presenza fisica risultava ineludibile, sono state organizzate non appena è stato possibile riattivare i corsi in presenza fisica, nel rispetto delle norme di prevenzione previste per combattere la diffusione del COVID-19.

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

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

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

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

## Formazione ab initio

progetta e gestisce le attività di erogazione dei corsi di formazione di base previsti per il personale operativo in ambito ANS

## Formazione avanzata

progetta e gestisce le attività di erogazione dei corsi di formazione avanzata previsti per il personale operativo in ambito ANS

## Formazione continua

garantisce l'aggiornamento professionale dei docenti, degli istruttori e dei valutatori.  
Fornisce supporto alle Strutture territoriali per l'allineamento delle attività formative nell'ambito dell'on the job training (UTP) ai programmi e ai corsi erogati dal Training Centre.  
Coordina l'accertamento della competenza della lingua inglese in ambito aeronautico

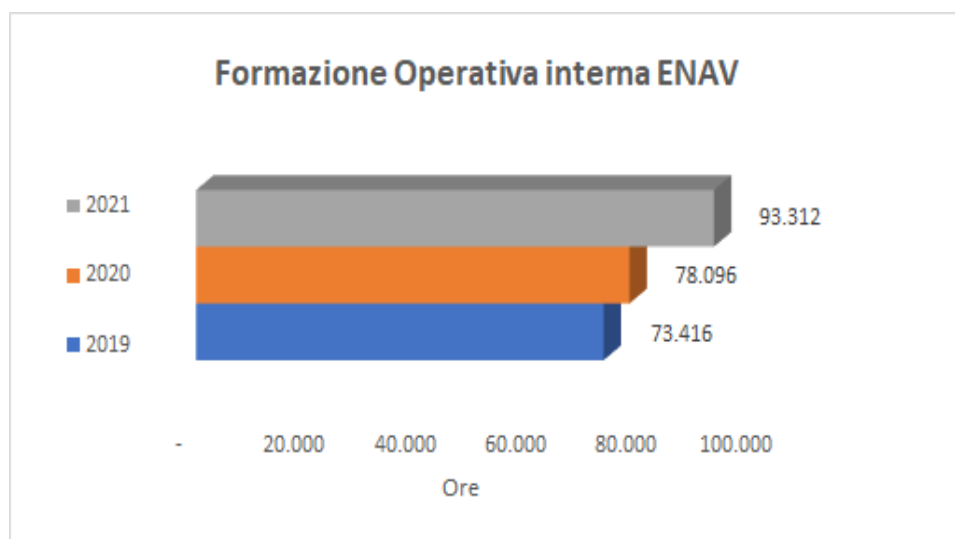
## Progetti esterni

cura, in coordinamento con la struttura Strategic Marketing, le attività progettuali di servizi formativi verso terzi, contribuendo all'analisi dei fabbisogni e alla progettazione dei corsi, garantendone la successiva realizzazione

## Human Factor

cura l'integrazione e l'omogeneizzazione dei principi dello human factor relativi alle competenze non tecniche nei processi di training (Training Plan e UTP)

## ORE DI FORMAZIONE OPERATIVA INTERNA<sup>28</sup>



### 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 ed installazione dei sistemi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e gestione del traffico aereo (personale ATSEP - Air Traffic Safety Engineering Personnel).

Nel corso del 2021, Techno Sky ha promosso lo svolgimento delle seguenti attività formative:

- ATSEP Type Rating Training, dedicato allo sviluppo ed al mantenimento delle competenze necessarie per operare sui sistemi utilizzati da ENAV per il controllo del traffico aereo
- Corsi di addestramento tecnico per il personale tecnico-ingegneristico, al fine di sviluppare le competenze del personale operante nelle strutture Operations and Technology.
- ATSEP qualification training, volto all'acquisizione delle conoscenze relative ai vari domini definiti in ambito CNS/ATM.

A fronte dell'emergenza pandemica da COVID-19 per l'intero anno 2021 la formazione operativa si è svolta in modalità on-line garantendo lo svolgimento della parte pratica dei corsi direttamente sul Sito di appartenenza dei discenti muniti degli opportuni presidi sanitari previsti.

### La formazione interna del personale Operativo IDS AirNav

Il programma di formazione 2021 per l'Engineering è stato orientato all'accrescimento delle competenze metodologiche e tecnologiche funzionali al miglioramento dell'efficienza operativa e della qualità dei prodotti e sistemi sviluppati. Una parte del programma è stata dedicata alla formazione linguistica, aspetto determinante per migliorare o acquisire padronanza delle lingue utilizzate nelle interazioni con i clienti stranieri. Nel dettaglio, gli obiettivi del programma di formazione sono stati:

- Aggiornare le principali tecnologie in uso nello sviluppo dei sistemi IDS AirNav;
- Acquisire competenze relative ad alcune tecnologie utilizzabili in futuro per migliorare i sistemi;

<sup>28</sup> Si fa presente che i dati riguardanti la formazione operativa di ENAV nel 2020 hanno subito delle variazioni rispetto ai dati riportati sul Bilancio 2020.

- Migliorare l'efficienza operativa nello sviluppo di prodotti e sistemi, accrescendo le competenze metodologiche negli ambiti del Project Management, del Product Management, della Progettazione e dello Sviluppo SW;
- Acquisire competenze in ambito cyber-security per migliorare la sicurezza delle informazioni relative ai prodotti e ai sistemi;
- Accrescere la conoscenza delle lingue straniere utilizzate nei rapporti con clienti esteri (dimostrazioni dei prodotti a potenziali clienti, relazioni con i clienti già acquisiti per la gestione dei prodotti, assistenza ai clienti, etc.).

I gruppi interessati da tale programma di formazione sono stati i seguenti:

- Gruppo "SW Development", interessato principalmente dalla formazione su tecnologie e metodologie di progettazione e sviluppo SW;
- Gruppi "PDM AIM Data Management", "PDM Design & Validation", "ATM & Airport Systems", interessati principalmente dalla formazione sul Project Management e Product Management;
- Gruppo Suite Management, interessato principalmente dalla formazione tecnologica e metodologica relativa allo sviluppo SW;
- Gruppo "System Infrastructure, Deployment and Configuration Management", interessato principalmente dalla formazione sulle tecnologie impiegate per le infrastrutture IT dei sistemi;
- Staff nella funzione "Senior Technical Support", interessato principalmente dalla formazione sulle tecnologie e sulle metodologie di sviluppo SW.

Obiettivi futuri IDS-AirNav	Deadline
Proseguire nel rafforzamento delle competenze in ambito cyber-security e intraprendere un percorso di formazione continua in tale ambito	Q4 2022 e aggiornamenti continui negli anni successivi
Proseguire nell'aggiornamento delle competenze sulle nuove tecnologie	Q4 2022 e aggiornamenti continui negli anni successivi
Proseguire nella formazione linguistica, per allargare la base di persone idonee ad interagire con i clienti, a vario titolo	Q4 2022 e successivi

## 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, la struttura persegue i medesimi obiettivi di eccellenza che caratterizzano la gestione delle attività formative previste per il personale interno al Gruppo, con l'aggiunta di una particolare attenzione alla cura della gestione della relazione con il cliente.

Il dato del 2021 indica una ripresa rispetto al picco negativo del 2020 ma ancora non si attesta ai livelli del 2019 (6.664 ore del 2021 contro le 4.380 del 2020 contro le 19.040 del 2019). Gli effetti della pandemia hanno limitato molto l'attività rivolta a terzi. Il 2022, in questo senso, si candida come l'anno del ritorno alla normalità.

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.

Nel corso dell'anno sono stati definiti specifici programmi per le attività formative erogate, le quali rispondono a un'ampia gamma di bisogni, quali:

- **Addestramento ATC** (ADI TWR APS ACS, TCL): training finalizzato al conseguimento o al refresh di abilitazioni di Controllori del Traffico Aereo;
- **Addestramento OJTI**: addestramento finalizzato al conseguimento della specializzazione di OJTI (On The Job Training);
- **Corso Supervisore Operativo**: Corso di formazione rivolto a personale selezionato per lo svolgimento dell'attività di Supervisore di Sala Operativa;
- **Corso FISO/TM1**: addestramento finalizzato al conseguimento della licenza Operatore FIS (Flight Information Services) e abilitazione TM1 (Tecnico Meteorologo);
- **Corso per Istruttore FISO-TM-MA**: addestramento finalizzato al conseguimento della specializzazione di istruttore FISO, Meteorologo aeronautico, Tecnico Meteorologo;
- **Seminari ATM** (studenti ITAER): familiarizzazione sui temi ATM e Meteo per studenti di Istituti tecnici a indirizzo Trasporti e Logistica (ex ITAER); nell'anno 2021 tali attività è stata ancora influenzata dalla crisi pandemica. Rispetto al 2020, però, si nota una ripresa nella direzione della normalità che, auspicabilmente, sarà recuperata nel corso del 2022
- **Apron management**: addestramento sulla gestione dei piazzali destinato a personale delle Società di Gestione;
- **Meteo**: addestramento sulle tecniche di osservazione e/o previsione meteorologica.

È proseguita, inoltre, la collaborazione con l'Università di Bologna per l'Anno Accademico 2020/2021, pur nel contesto critico determinato dalla pandemia SARS-COV2, 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 e che comporta il riconoscimento di 6 CFU in caso di superamento dell'esame.

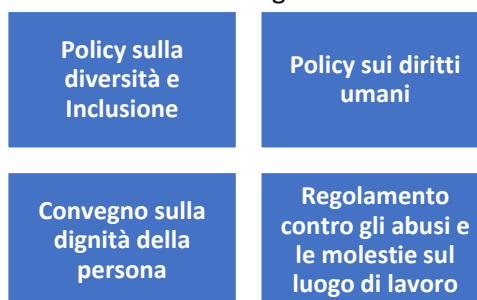
Da ultimo è opportuno segnalare come l'azione di ENAV Training Centre sul territorio forlivese non si esaurisca con il contributo al mondo dell'istruzione. Nell'ambito delle relazioni con gli stakeholder istituzionali, infatti, il Training Centre collabora con realtà quali Unindustria e la Fondazione Cassa di Risparmio di Forlì.

Il supporto del Training Centre sarà anche nell'ambito delle attività commerciali, sia con gli stakeholder aeronautici nazionali (società di gestione aeroportuale, Compagnie aeree, etc...) sia con soggetti internazionali fornitori di assistenza alla navigazione aerea.

Obiettivi futuri	Deadline
Formazione operativa del personale ATCO	12-2022
Formazione operativa del personale ATSEP	12-2022
Formazione operativa personale Meteo	12-2022

## 5.4 Diversità inclusione e pari opportunità

Nonostante il periodo pandemico non abbia allentato la morsa, il 2021 ha visto il proseguire di attività e progetti nei temi diventati ancor più di rilievo in termini di inclusione e tutela dei soggetti più fragili. ENAV, in linea su queste tematiche si è dotata di strumenti di regolamentazione e di tutela.



Questi costituiscono importanti pillar che consentono all'intero Gruppo di crescere insieme alle proprie risorse umane ed incidere positivamente nel contesto nazionale ed internazionale.

Perseguire questi obiettivi presuppone attività di formazione ed informazione che possano far crescere tutti in sensibilità su questi temi, in quanto possibili strumenti volti al rafforzamento del cambiamento dei comportamenti socio-culturali sia degli uomini che delle donne, al fine di eliminare pregiudizi, costumi e prassi fondati su modelli stereotipati di genere, orientamento, età, abilità e condizione culturale.

A dicembre 2021 è stato siglato e pubblicato il Regolamento contro gli abusi e le molestie sul luogo di lavoro ed è stata nominata la Consigliera di fiducia, uno strumento di tutela per le risorse umane del Gruppo che ha il fine di far uscire allo scoperto comportamenti molesti o discriminatori rivolti a donne e uomini nel contesto lavorativo. Per gestire queste segnalazioni il Regolamento prevede il supporto di una figura di garanzia, esterna all'azienda ed indipendente dalle dinamiche aziendali (Consigliera di fiducia) deputata ad accogliere ed ascoltare i disagi di ciascuno, in ottica di supporto e possibile risoluzione finalizzata alla tranquillità della persona e del proprio ambiente di lavoro, elementi che incidono anche sulla vita personale che ne risulterà anch'essa migliorata.

Al fine di consentire di segnalare episodi di molestie anche indirette ed anche a chi ha timore ad esporsi, la piattaforma Whistleblowing ed il relativo Regolamento sono stati predisposti per accogliere anche questo tipo di segnalazioni che, gestite in assoluto riserbo e laddove fondate, possono consentire all'azienda, attraverso la struttura HR, di acquisire elementi dei diversi contesti lavorativi.

L'esigenza di sentirsi accanto l'azienda nei momenti di difficoltà e di condividere il proprio vivere con il contesto aziendale è scaturita anche dalla survey legata al Progetto "Diversity Assessment for Inclusion" somministrata a tutto il Gruppo con lo scopo di ricevere alcune indicazioni per l'implementazione di linee guida e buone prassi per migliorare e sviluppare non solo l'inclusione di tutti i dipendenti ma anche il benessere personale, la motivazione e il senso di appartenenza al proprio contesto lavorativo. La survey ha

permesso, inoltre, di evidenziare la percentuale di persone appartenenti ad aree identitarie minoritarie e potenzialmente più esposte a episodi di discriminazione.

Ulteriori elementi utili sono stati tratti dall'assessment effettuato con la fondazione Sodalitas, D&ISelf Assessment, realizzato in collaborazione con Bureau Veritas Italia, attraverso un tool online che consente alle organizzazioni firmatarie di valutare le loro attuali attività di D&I e definire così le proprie priorità interne, oltre che di avere un benchmarking con organizzazioni simili.




A giugno 2021, sempre nell'ottica dell'inclusione, è stata riproposta l'iniziativa "bimbi in ufficio" in versione agile per come i propri genitori. Sono state create attività specifiche per i bambini secondo la classe di età sulla piattaforma di formazione del Gruppo, Totara, con la possibilità di svolgerle insieme ai propri genitori in un qualunque momento. L'attività ha previsto la compilazione di un questionario finale con la possibilità di esprimere proposte.

Obiettivi futuri	Deadline
Attività formative specifiche i cui elementi di approfondimento derivano dalle reali esigenze aziendali (survey)	2022
Sportello di ascolto	2022
Strategie comunicative	2022
Comitato Pari Opportunità di Gruppo	2023
Certificazione di genere per l'azienda	2024

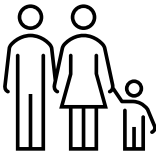


Progetti	Descrizione
<b>Certificazione ISO 30415:2021: dedicata a "Human Resource Management, Diversity and Inclusion"</b>	La norma emessa a maggio 2021 dalla International Standard Organization (ISO) consente alle aziende, attraverso strumenti concreti, di dimostrare il proprio impegno sulla valorizzazione della diversità nell'ambiente di lavoro, favorendo l'inclusione e una cultura aziendale accogliente. Ha inoltre, l'obiettivo di monitorare ed incoraggiare le aziende attraverso un piano di miglioramento continuo. Il progetto non è ancora stato sottoposto a studio di fattibilità.


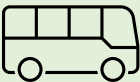

## 5.5 Politiche sociali e welfare aziendale

Il welfare, inteso come miglioramento continuo del benessere organizzativo e dell'engagement, è uno dei pilastri della Corporate Social Responsibility di ENAV, grazie alla quale è nata la struttura "Welfare and People care" dedicata alla progettazione e alla pianificazione di progetti finalizzati al miglioramento del work-life balance anche attraverso un'attenta politica di ascolto degli stakeholders interni tramite la promozione di survey mirate.

AMBITO	PROGETTO	ATTIVITÀ
<b>Politiche sociali</b>  	<b>Fondo Pensionistico Integrativo Prevaer</b>	Il fondo prevede un contributo da parte dell'azienda pari al 3% dello stipendio del dipendente aderente (in aggiunta al 2% versato dal dipendente stesso).
<b>Politiche assicurative</b>  	<b>Polizza Sanitaria Integrativa</b>	Assicura il dipendente e il suo nucleo familiare in caso di malattia e infortuni, coprendo le spese mediche e sanitarie sia per ricovero che per spese extra-ospedaliere (visite specialistiche ed esami diagnostici), con un premio sostenuto totalmente dall'Azienda; rimane a carico del dipendente il solo premio per i familiari non a carico.
	<b>Pacchetti prevenzione</b>	Per i dipendenti sono previsti check up medici e odontoiatrici, pacchetti generali e specifici per sesso ed età.
	<b>Polizza relative alle problematiche del nucleo familiare</b>	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 (es. logopedia, terapie neuro e psicomotorie). Tale polizza, inoltre, non avendo la pandemia tra le esclusioni, opera anche in caso di malattia dovuta a Covid-19.
	<b>Polizza Infortuni</b>	Indennizza i dipendenti in caso di invalidità permanente causata da infortuni occorsi sia durante le attività lavorative sia extra-lavorative.
<b>Salute</b>  	<b>Progetto Yes We Care</b>	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. A tal fine di particolare rilevanza nel 2021 è stata l'iniziativa che ha voluto sensibilizzare il personale del Gruppo sull'importanza della Vaccinazione per il Covid19, realizzata in collaborazione con la Croce Rossa, l'Aifa e il Ministero della salute che hanno messo a disposizione i propri esperti per un webinar a cui hanno partecipato ca. 200 persone. Anche la



		collaborazione con la Fondazione Onda - Osservatorio nazionale sulla salute della donna e di genere – promotrice del progetto <b>HFC (Health Friendly Company)</b> , 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.
	<b>HealthyFood@desk</b>	È stata, inoltre, data l’opportunità ai dipendenti delle sedi di Roma di ordinare e ritirare sul posto di lavoro prodotti alimentari agricoli freschi e locali a Km0.
<b>Famiglia</b> 	<b>Il congedo parentale</b>	ENAV riconosce ai propri dipendenti neogenitori l’intero ammontare della retribuzione (contro l’80% dell’INPS) e la possibilità di assentarsi dal lavoro per 6 mesi e fino al compimento del terzo anno di età del figlio, godendo dell’80% della retribuzione per i primi due mesi e del 40% per i restanti quattro (la normativa vigente prevede il 30% della retribuzione per tutto il periodo di congedo). Importanti strumenti di supporto ai genitori sono anche il congedo retribuito in caso di malattia dei figli (nello specifico l’azienda concede una retribuzione pari al 50% per i primi 30 giorni contro nessuna retribuzione da parte dell’INPS), e per lo svolgimento di prestazioni mediche specialistiche.
<b>Work-life balance</b> 	<b>Le “ferie solidali”</b>	Tutti i dipendenti possono cedere parte delle proprie ferie a vantaggio di colleghi che presentino situazioni familiari di particolare difficoltà. ENAV ha inoltre esteso tale anche in favore dei dipendenti che, nel proprio ambito familiare, abbiano la necessità di assistere genitori, coniuge, convivente more uxorio e figli maggiorenni. Nel corso del 2021 sono pervenute richieste per un totale di 30 giorni di ferie solidali, a fronte delle quali 124 colleghi hanno messo a disposizione 177 giorni di ferie ed RFS. Nel corso del 2021, al fine di favorire l’adesione delle persone alla campagna vaccinale, sono state riconosciute 2 ore aggiuntive di permesso per prestazioni specialistiche.
<b>Money saving, obiettivo: sostenere il potere d’acquisto delle retribuzioni</b> 	<b>Piattaforma per l’erogazione di servizi di welfare aziendale</b>  <b>Portale di scontistica “Corporate Benefit”</b>	Consente ai dipendenti ENAV la conversione in benefit del PdR attraverso l’acquisto di beni in natura (spesa, shopping, carburante, ecc...) e di servizi (sport & benessere, viaggi, formazione, ecc...). La percentuale di dipendenti ENAV che ha scelto il welfare è pari al 14,4%. Tale piattaforma è stata attivata anche per i dipendenti IDS AirNav per la fruizione del bonus di welfare aziendale previsto dal contratto CCNL Metalmeccanici.  Mette a disposizione dei dipendenti del Gruppo ENAV ampie agevolazioni in campo bancario, assicurativo, tempo libero, cultura, mobilità e fitness. Sono state inoltre stipulate ulteriori convenzioni con aziende ed organizzazioni che riservano agevolazioni di particolare favore al Personale del Gruppo ENAV, con un’attenzione particolare a quelle che propongono prodotti

		e servizi a vocazione etico-ambientale (es. acquisto mezzi elettrici, vendite contro spreco alimentare).
<b>Lotta allo spreco alimentare</b>	<b>Convenzione stipulata con ThinkAbout</b>	Start-up innovativa a vocazione sociale, che con il progetto NO.W@ (ovvero, NO Waste), si pone l'obiettivo di contribuire alla lotta contro lo spreco alimentare, dando la possibilità ai consumatori di acquistare a prezzi scontati prodotti di altissima qualità che sarebbero destinati allo smaltimento perché non commercializzabili.
<b>Sostegno all'istruzione e all'educazione</b>  	<b>Progetto Open</b>	I figli dei dipendenti del Gruppo Enav, iscritti all'ultimo anno della scuola di secondo grado, hanno la possibilità di essere sostenuti nel momento delicato della scelta della facoltà universitaria o della costruzione del proprio progetto professionale. Dopo una prima fase volta ad esplorare e misurare le potenzialità cognitive, gli interessi e le caratteristiche di personalità dello studente, segue l'incontro individuale con un esperto (psicologo) che fornisce allo studente un Report orientativo elaborato sulla base degli elementi acquisiti
	<b>Progetto Intercultura</b>	È un progetto, realizzato con l'omonima Fondazione, rivolto ai figli dei dipendenti ENAV e Techno Sky, per offrire loro la possibilità di un periodo di formazione in ambito internazionale con Borse di Studio per soggiorni all'estero annuali, trimestrali/bimestrali. Durante l'emergenza sanitaria il progetto Intercultura, così come quello per le visite didattiche presso gli impianti ENAV, è stato momentaneamente sospeso. Solo le attività legate alle Visite didattiche presso gli impianti sono state riavviate a fine 2021.
<b>Welfare</b>  	<b>Navetta e parcheggio</b>	Sono state sviluppate sinergie con aziende limitrofe. In particolare, l'erogazione di servizi condivisi con l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, quali il parcheggio e la navetta sono stati particolarmente apprezzati dai lavoratori di entrambe le aziende. Inoltre, è in fase di pianificazione un accordo per l'utilizzo di un servizio di navetta aziendale (organizzato e gestito dall'IPZS) attraverso il quale garantire al personale il raccordo dai principali snodi del Trasporto Pubblico Locale.
<b>Miglioramento della carbon footprint aziendale</b>  	<b>Progetto SustainMobility</b>	È volto a sviluppare la mobilità aziendale elettrica attraverso la diffusione progressiva delle infrastrutture di ricarica e di vetture elettriche su tutto il territorio nazionale e il noleggio di ulteriori 10 auto elettriche aziendali (in aggiunta alle 10 del 2020) per un totale di 20.

## 5.6 Le relazioni industriali

Nel corso del 2021 il confronto con le Parti Sociali si è particolarmente focalizzato sulla tematica conseguente al possibile utilizzo, da parte della Società, del FIS (Fondo Integrativo Salariale) al fine di poter mitigare gli effetti economici derivanti dalla sostanziale diminuzione del traffico assistito conseguente alla crisi pandemica. Sul tema, il 10 febbraio, è stato sottoscritto con le Parti Sociali un accordo che prevede esplicitamente il non ricorso ad ammortizzatori sociali per l'intero anno 2021 da parte di ENAV a fronte di un sostanziale smaltimento dei residui ferie ed RFS oltre alla programmazione calendarizzata e certa delle ferie ed RFS di competenza 2021.

Il confronto con le Parti Sociali è proseguito su tematiche afferenti COVID-19 e lavoro agile.

Da segnalare, nel periodo in esame, numerosi incontri con le Organizzazioni Sindacali su varie tematiche operative quali il trasferimento degli APP (avvicinamenti) dalle torri radarizzate agli Area Control Center (ACC), le possibili ipotesi di implementazione delle torri digitali oltre a numerosi approfondimenti su più tavoli conseguenti al distacco temporaneo di personale CED-ENAV presso la controllata Techno Sky. Su tale ultima tematica le Organizzazioni Sindacali hanno effettuato tre azioni di sciopero.

Sempre in ambito scioperi, nel 2021 sono state effettuate, dalle Organizzazioni Sindacali Enav, cinque azioni di sciopero di livello nazionale con un tasso di adesione media del 20,84% e sette di carattere locale con un tasso di adesione media del 71,18%.

Nel mese di agosto 2021 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa finalizzato alla definizione di un percorso condiviso sulle modalità di gestione delle ricadute sociali conseguenti al Piano Industriale con particolare riferimento alla mobilità geografica del personale operativo e programmazione corsi.

Ulteriori temi affrontati con le Parti Sociali nel periodo preso in considerazione hanno portato alla firma di tre rilevanti accordi relativi alla distribuzione del PdR 2020 (cassa 2021), al Welfare aziendale ed al Lavoro Agile che estende la validità del Regolamento del Lavoro Agile alla durata del vigente contratto.

Con le Parti Sociali sono stati celebrati 66 incontri a livello nazionale e 100 incontri a livello locale.

Il numero dei dipendenti iscritti al sindacato è stato pari a 2.370 persone, con una percentuale sul totale dei dipendenti del 72,92%. La rilevazione degli iscritti viene effettuata il 31 dicembre di ciascun anno. L'adesione o la revoca del dipendente al sindacato, formulata per iscritto, viene mensilmente raccolta, elaborata e trasmessa all'ufficio competente che provvede all'immissione a ruolo. I dati vengono salvati in forma digitale.

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

Per quanto concerne Techno Sky, gli obiettivi generali perseguiti fanno riferimento principalmente al mantenimento di un buon clima aziendale attraverso il dialogo ed il confronto con le Organizzazioni sindacali nonché al miglioramento della gestione e della produttività della forza lavoro, soprattutto in un anno, il 2021, che ha visto una graduale, se pur lentissima, ripresa del volato e di conseguenza di tutto il settore del Trasporto Aereo.

Le azioni poste in essere, per raggiungere tali obiettivi, sono state realizzate tramite lo sviluppo di relazioni collaborative e continue, che si sono sostanziate in incontri condotti, nella loro maggior parte, in modalità telematica.

Dal confronto continuo, fattivo e costruttivo con le Organizzazioni Sindacali, durante il corso del 2021 sono stati realizzati ottimi risultati sul piano delle relazioni sindacali ed industriali, portando alla sottoscrizione di vari accordi sindacali tesi, sia al contenimento dei costi aziendali, come ad esempio l'accordo sullo smaltimento delle ferie, PAR e banca ore e sia al miglioramento delle condizioni in materia di sicurezza sul

lavoro, come l'accordo sugli interventi in solitario presso i siti non presidiati e la geolocalizzazione del personale operativo.

È stata posta una particolare attenzione anche in ambito tecnologico, monitorando ed informando, in coordinamento con la Linea tecnica della Società, le Organizzazioni sindacali Nazionali e territoriali in merito alla fase di sperimentazione del nuovo modello di manutenzione degli apparati tecnologici (Technical Operation Center).

Sono state infine poste le basi anche per il futuro progetto sull'armonizzazione dell'orario di lavoro tra Techno Sky ed Enav con la sottoscrizione di un Protocollo di intesa che definisce l'obiettivo, i tempi e le principali modalità operative del tavolo sindacale che verrà aperto nel corso del 2022.

Nel 2021 in Techno Sky il numero dei dipendenti iscritti al sindacato si è attestato a 313 persone, pari al 47,5% della forza lavoro, in linea con i dati registrati per il 2020. La rilevazione degli iscritti viene effettuata il 31 dicembre di ciascun anno.

Nel corso del 2021 si è registrato un aumento del numero di scioperi nazionali riguardanti tutto il comparto del trasporto aereo, con un totale di 11 giornate di sciopero, rispetto alle 5 proclamazioni di sciopero dichiarate nel 2020. Di conseguenza nel corso dell'anno sono aumentate le ore di sciopero che sono state pari a 192, per una percentuale di adesione del personale pari al 2,4%, in aumento rispetto all'anno 2020.

Il numero di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione di diverso livello è di 658 persone, pari al 100% dei lavoratori dipendenti non dirigenti.

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

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, essendo la società IDS AirNav entrata a far parte del Gruppo ENAV. Questo obiettivo lo si è perseguito attraverso il mantenimento di un buon clima aziendale, con un dialogo ed un confronto con la RSU rappresentante delle Organizzazioni sindacali presenti (che si ricorda far parte del settore Metalmeccanico), teso al miglioramento della gestione e della produttività della forza lavoro. Le azioni intraprese per raggiungere tali obiettivi consistono nello sviluppo di relazioni continue e collaborative, che si sostanziano in incontri che hanno portato alla sottoscrizione di vari accordi, quali: smaltimento significativo delle ferie e dei PAR (permessi annui retribuiti) anno 2021 e di tutti gli istituti residui degli anni precedenti, l'estensione delle coperture assicurative sanitarie già presenti nelle altre Società del Gruppo ed infine un accordo che integra, con regole che garantiscono la migliore conciliazione possibile dei tempi di vita e lavoro già definiti nel Regolamento di Gruppo sul lavoro agile.

Nel 2021 in IDS AirNav il numero dei dipendenti iscritti al sindacato si è attestato a 43 persone, pari al 28,3% della forza lavoro, in linea con i dati registrati per il 2020. La rilevazione degli iscritti viene effettuata il 31 dicembre di ciascun anno.

Nel corso del 2021 non si è registrato alcuno sciopero.

Il numero di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione di diverso livello è di 152 persone, pari al 100% dei lavoratori dipendenti non dirigenti.

Per IDS AirNav i cambiamenti organizzativi significativi vengono comunicati con un congruo preavviso come da disposizione del contratto collettivo nazionale del lavoro.

Obiettivi futuri	Deadline
(TS) Istituzione di un tavolo sindacale, per l'armonizzazione dell'orario di lavoro tra Techno Sky ed Enav.	30/04/2022
(TS) Istituzione di un gruppo di lavoro per l'aggiornamento della normativa di secondo livello	31/12/2022
(IDS AirNav) Adeguamento politiche di Gruppo	31/12/2022

## 5.7 Le politiche retributive

La politica retributiva di incentivazione variabile 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.

Per quanto concerne l'Amministratore Delegato ed i Dirigenti con responsabilità strategiche (DIRS) la politica retributiva variabile, come definita nella Relazione sulla politica di remunerazione e sui compensi corrisposti (approvata con voto vincolante dall'Assemblea degli Azionisti del 28 maggio 2021), prevede il riconoscimento sia di una componente retributiva variabile di breve termine che una di lungo termine, entrambe ancorate ad 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.

Per l'anno 2021 sono stati assegnati all'AD e ai DIRS i seguenti obiettivi di Gruppo			
BREVE TERMINE:		LUNGO TERMINE	
	Peso		Peso
EBITDA	35%	EBIT	30%
Utile netto	15%	FCF	30%
Performance operative	20%	TSR relativo	40%
Fatturato derivante dalle attività non regolate	15%		
Indicatore di sostenibilità*	15%		
* costituito da 4 obiettivi progettuali indipendenti con criterio di consuntivazione di tipo on/off		Un Obiettivo di sostenibilità con effetti correttivi in negativo/positivo e con impatto massimo sul bonus erogabile del $\pm 10\%$ . Tale obiettivo, per il periodo di vesting 2021-2023 è relativo all'ottenimento del rating ESG "solicited" entro il 31 dicembre 2023 e le modalità di misurazione della performance dipenderanno dallo scostamento del punteggio di rating nel corso dell'ultimo triennio	

Per quanto concerne l'indicatore legato alla sostenibilità previsto nel sistema di incentivazione variabile di breve termine, si riportano di seguito i singoli obiettivi progettuali con i relativi target e livelli di prestazione raggiunti:

OBIETTIVI PROGETTUALI	TARGET 2021	CONSUNTIVO 2021
Presentazione di un assessment relativo all'attuale posizionamento del Gruppo in materia di diversity ed inclusion, con riguardo sia alla gender diversity sia alle ulteriori declinazioni della diversità, inclusivo di gap analysis e piano di azione a copertura di eventuali gap	Data di presentazione del documento in Consiglio di Amministrazione: entro il 31/12/2021	Documento presentato al C.d.A. del 21 dicembre 2021
Estensione dell'assessment (finora eseguito per emissioni Scope 1 e 2) alle emissioni Scope 3 (emissioni indirette lungo la value chain), attraverso l'identificazione e quantificazione delle categorie di emissioni indirette rilevanti	Data di presentazione del documento in Consiglio di Amministrazione: entro il 31/12/2021	Documento presentato al C.d.A. del 21 dicembre 2021
Adesione a «Science based target initiative» attraverso acquisizione della validazione del target di riduzione delle emissioni da parte dell'organizzazione SBTi <sup>29</sup>	Data di presentazione del documento in Consiglio di Amministrazione: entro il 31/12/2021	Documento presentato al C.d.A. del 21 dicembre 2021

<sup>29</sup> Il target di riduzione approvato da SBTi è relativo a: -70% emissioni Scope 1 e 2, -13,5% emissioni Scope 3

Ottenimento della certificazione ISO 37001	Data di presentazione del documento in Consiglio di Amministrazione: entro il 31/12/2021	Documento presentato al C.d.A. del 21 dicembre 2021
--	--	---

Con riferimento al personale dirigente 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, con una logica a "cascata" dal vertice fino ai riporti gerarchici inferiori. Gli obiettivi individuali sono collegati a dimensioni economiche nonché ad ambiti progettuali specifici per le singole posizioni organizzative.

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 ad una 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 su citata logica top-down.

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

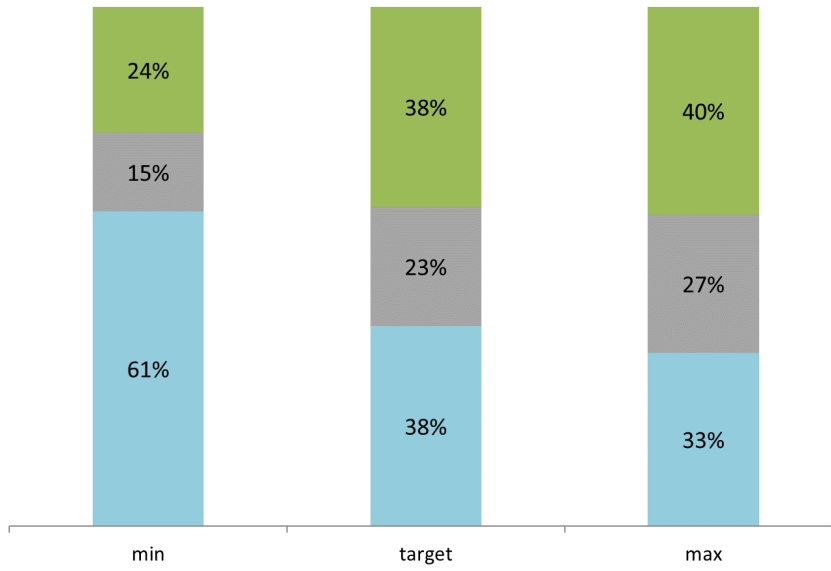
Per quanto riguarda il "personale non quadro" il processo di valutazione delle prestazioni viene avviato annualmente, al fine di acquisire informazioni attinenti alle prestazioni e le competenze delle risorse che abbiano prestato nel corso dell'anno un'attività lavorativa maggiore di 6 mesi.

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

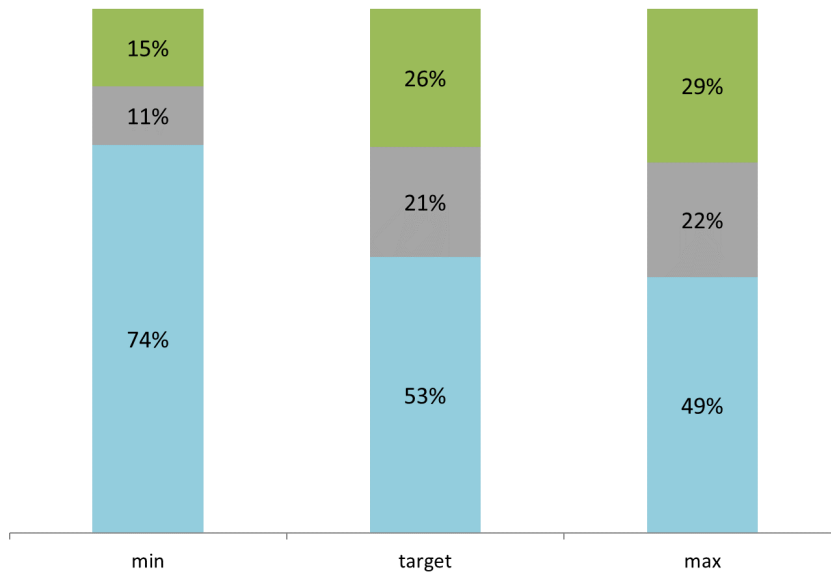
Successivamente, attraverso uno specifico tool viene avviato e gestito il processo di valutazione e validazione delle competenze tecniche e delle prestazioni/performance. A valle delle valutazioni espresse, le strutture *Compensation and Performance Management* e *Careers, Learning and Development*,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



**AMMINISTRATORE DELEGATO**



**DIRIGENTI CON RESPONSABILITA' STRATEGICHE**





## 6. Sicurezza, innovazione e digitalizzazione

### 6.1 Innovazione tecnologica e digitalizzazione

Il gruppo ENAV rappresenta una realtà strategica per il Paese, una realtà in cui 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, si veda su tutti il *Free Route*<sup>30</sup> (un progetto di innovazione digitale delle infrastrutture di volo, che consente alle compagnie aeree di scegliere la traiettoria di volo più breve e che ha prodotto e produce quotidianamente significativi vantaggi per le compagnie aeree e l'ambiente), l'implementazione di sistemi per la Navigazione Satellitare e l'*ACDM* (per il risparmio delle emissioni nocive durante la movimentazione degli aerei a terra), sono il frutto degli investimenti che hanno portato ENAV ad essere leader in campo internazionale.

---

<sup>30</sup> Il progetto Free Route viene ampiamente descritto nel paragrafo "Supportiamo i clienti ad essere più efficienti e sostenibili: Flight Efficiency Plan e Free Route" di questo documento.

In particolare, questi investimenti sono stati dedicati a:

Partecipazione a **programmi sperimentali** per l'implementazione di nuovi 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 di terra obsolete le cui performance sono ampiamente superate dalle innovazioni previste.

#### **INNOVAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE**

Sostituzione delle comunicazioni cartacee tra controllori che lavorano nella stessa torre di controllo con informazioni visualizzate in tempo reale nello schermo radar della propria postazione (EFS – Electronic Flight Strips).

Con il nuovo sistema **Datalink**, la comunicazione digitale e quella tradizionale – radio terra/bordo/terra – si integrano e questo permette di ridurre il rischio di incomprensione nelle comunicazioni radio tra controllori e piloti.

#### **DIGITALIZZAZIONE DELLE COMUNICAZIONI**

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 e potrà essere virtualizzato per la fornitura del servizio da remoto.

#### **INTEROPERABILITÀ DELLE PIATTAFORME**

Grazie all'innovazione ed 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 alle attività descritte (in particolare il suddetto Free Route), il Gruppo ENAV sta lavorando ad altri progetti innovativi che rivoluzioneranno il nostro settore.

#### 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.

#### 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.

#### SORVEGLIANZA SATELLITARE - AIREON

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

#### CONSOLIDAMENTO DEGLI APP NEGLI ACC

Il consolidamento degli Avvicinamenti nei Centri di Controllo d'Area permetterà una 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.

Parlando di innovazione e di futuro sostenibile del settore Aviation, l'ultima frontiera nello sviluppo del traffico aereo sono i Droni.

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.

È stata quindi creata in partnership con Leonardo S.p.A. e Telespazio S.p.A. D-flight, 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)*.

Vista quindi l'importanza di questi strumenti e visto quanto ENAV vi sta investendo, all'argomento è stato dedicato il capitolo "Una nuova sfida sostenibile: i droni"..

Innovazione, digitalizzazione ed evoluzione tecnologica sono quindi i mezzi che ha ENAV per creare un'infrastruttura che generi soluzioni sicure, sostenibili e di alta qualità in ambito UAV. Questo è l'obiettivo: abilitare l'utilizzo di droni alle attività di business e di rilevanza sociale, garantendo l'integrazione e la coesistenza di questa nuova forma di trasporto con le esigenze e la sicurezza del traffico aereo tradizionale.

## 6.2 Safety e Security

La Safety e la Security hanno un ruolo strategico per l'azienda, come cardini del core business di ENAV, ma anche per gli stakeholder con cui la stessa si interfaccia. Viene garantito il continuo presidio di entrambi gli aspetti, grazie all'impegno costante di professionisti in grado di mantenere elevati i livelli di sicurezza. Sono le nostre persone, infatti, a fare la differenza, collaborando per ottenere un obiettivo comune: la sicurezza dei passeggeri, delle infrastrutture, delle informazioni e di tutti i dipendenti dell'azienda. Il concetto di protezione, nelle sue varie sfaccettature, applicato sia all'interno che all'esterno dell'azienda, è un valore intrinseco nelle nostre strategie e riflette il modus operandi dell'organizzazione. L'investimento continuo nelle competenze, nell'innovazione e nelle tecnologie emergenti, ci permette di comprendere e dare risposta alla complessità del contesto in cui operiamo e di relazionarci in maniera strutturata e costante con i nostri stakeholder.

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

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

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

## SECURITY

L'attenzione fondamentale alle persone ed al servizio di valore pubblico sono i termini di riferimento fondamentali per la Security di Gruppo, che incentra sul *duty of care* etico, prima che normativo, il proprio tracciato di ispirazione. In questa prospettiva, rispetto dei diritti umani, promozione del valore di servizio e protezione della continuità operativa sono i drivers delle iniziative di security, per la gestione dei rischi potenziali relativi all'incolumità fisica, alla personalità degli individui, alle libertà fondamentali o alla tutela delle informazioni connesse all'operatività aziendale.

Quanto detto è parte della strategia di sviluppo sostenibile del Gruppo. Al fine quindi di contribuire in modo più efficace agli obiettivi dell'Agenda 2030, il Gruppo ENAV ha dichiarato la priorità degli obiettivi di **protezione del personale, delle infrastrutture e delle informazioni** da atti o eventi che rischiano di essere pregiudizievoli per:

- gli interessi di rango primario nell'Ordinamento costituzionale
- la salvaguardia del pubblico interesse affidato dalla Legge alla compagine societaria (anche in ragione della natura di "infrastruttura critica"<sup>31</sup> e "operatore di servizi essenziali"<sup>32</sup> della Capogruppo),
- la salvaguardia del Paese, dell'intera collettività e della comunità che si avvale dei servizi del Gruppo, contribuendo così alla difesa della pubblica sicurezza e della Security dell'aviazione civile.

LA SECURITY POLICY DEL GRUPPO ENAV
Esplicita l'impegno del gruppo a garantire sicurezza degli impianti del Gruppo, del personale e dei propri sistemi, dei dati e delle informazioni in essi contenute
Il suo obiettivo è prevenire le interferenze indebite nella fornitura dei servizi della navigazione aerea e la violazione della disponibilità, dell'integrità e della riservatezza delle informazioni aziendali
La Security Policy riconosce il valore centrale del dovere di protezione quale riflesso della funzione sociale d'impresa (art. 41 Cost.) e valorizzazione del fattore umano e della tutela del lavoro e dei lavoratori

È proseguita, nell'esercizio 2021, l'attività di rafforzamento del presidio di security, con lo sviluppo di logiche fortemente ancorate al *duty of care*, tanto interno – verso il personale, le infrastrutture, le informazioni, i sistemi e le reti – quanto nella tutela dei pubblici interessi rimessi dalla legge al Gruppo ed in particolare ad ENAV S.p.A..

La gestione della security è fondata sull'attività di gestione del rischio, condotta attraverso un processo iterativo, metodologicamente definito attraverso l'attuazione di standard internazionali, che coinvolge l'intera organizzazione; così come l'intera filiera della *supply chain*, attuando un principio di partenariato e condivisione di obiettivi anche con i fornitori, che sono tenuti al rispetto delle misure di sicurezza, che caratterizzano il "dovere di protezione" rimesso ad ENAV.

31 Decreto Legislativo 11 aprile 2011, n. 61, "Attuazione della Direttiva 2008/114/CE recante l'individuazione e la designazione delle infrastrutture critiche europee e la valutazione della necessità di migliorarne la protezione".

32 Decreto Legislativo 18 maggio 2018, n. 65 "Attuazione della direttiva (UE) 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2016, recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione", anche con riferimento all'art. 4 della legge 23 maggio 1980 n. 242.

## **SECURITY MANAGEMENT SYSTEM**

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

Il Security Management System di Gruppo che, per quanto riguarda la security delle informazioni e dei dati di ENAV e IDS AirNav, è certificato da un Organismo di Certificazione secondo lo standard UNI ISO/ IEC 27001:2014, è stato ulteriormente sviluppato.

Il Security Management System di Gruppo conferma, più in generale, gli obiettivi di:

- di incrementare, nel complesso, la capacità di prevenire e mitigare gli effetti negativi, in primo luogo, generati da atti di interferenza illecita nella fornitura dei servizi di navigazione aerea;
- di proteggere e tutelare le persone e il patrimonio informativo aziendale di ENAV;
- di partecipare agli obiettivi di sicurezza, resilienza e difesa nazionali, soprattutto in un quadro storico e geopolitico di grande tensione e potenziale incertezza, nel quale la domanda di sicurezza dei cittadini è intensa e legittima.

## I PRINCIPALI PROCESSI DEL SECURITY MANAGEMENT SYSTEM

La componente operativa è ancora di più sostenuta dai due Security Operation Center – per la sicurezza delle informazioni e fisica – che sono stati ulteriormente arricchiti di funzionalità, per la migliore espressione delle potenzialità in tutto il ciclo di vita del processo della security.

GESTIONE DEL RISCHIO	È il processo che individua i rischi i) per la Security del Gruppo ENAV, ii) per la sicurezza degli impianti, del personale e delle informazioni che la Società riceve, produce e utilizza. Il processo pianifica e attua le contromisure per ridurre i rischi del Gruppo a livello accettabile.
CLASSIFICAZIONE DELLE INFORMAZIONI	Supportare la corretta applicazione, nell'intero contesto aziendale, delle regole e dei principi di riservatezza delle informazioni, attraverso la definizione del livello di classificazione in termini di riservatezza e la definizione dei soggetti autorizzati al trattamento delle informazioni, sia all'interno sia all'esterno dell'Organizzazione.
GESTIONE SICUREZZA FISICA	Questo processo ha l'obiettivo è evitare accessi non autorizzati, danni e interferenze al personale, alle infrastrutture tecnologiche e agli immobili del Gruppo tramite misure di protezione commisurate alla natura delle strutture, alla tipologia di servizi svolti, al personale ospitato e all'analisi di rischio svolta sulla specifica installazione
GESTIONE DEGLI ACCESSI LOGICI, BACKUP E RESTORE DEI DATI	La gestione degli accessi logici ha l'obiettivo di prevenire gli accessi non autorizzati alle risorse informatiche del gruppo ENAV. Le attività di backup e <i>restore</i> – misure di continuità operativa – garantiscono disponibilità e integrità delle informazioni per perseguire la missione del gruppo.
SECURITY EVENT MONITORING E VERIFICHE DI SICUREZZA ICT	Le attività di monitoraggio del livello di sicurezza delle infrastrutture ICT hanno lo scopo di individuare eventuali comportamenti anomali e, in caso di rilevazione di attacchi/ minacce, di attivare il processo di gestione degli incidenti di security. Le verifiche di sicurezza ICT, invece, hanno lo scopo di verificare che gli asset ICT siano conformi alle regole cogenti, alle 'ICT Security Policy', alle Regole del Security Management System e agli standard di sicurezza ritenuti applicabili.
SEGNALAZIONE E GESTIONE DEGLI INCIDENTI DI SECURITY	Gli obiettivi principali del processo di segnalazione e gestione degli incidenti, comuni a tutto il Gruppo, riguardano l'identificazione tempestiva delle criticità relative alla Security, la predisposizione di quanto necessario per evitare che queste provochino impatti superiori in termini di estensione e/o di intensità del danno, l'eliminazione delle cause all'origine degli incidenti e il ripristino delle condizioni iniziali. A questa attività è preposto il <i>Security Operation Center</i> .
THREAT INTELLIGENCE	l'attività ha l'obiettivo di identificare anticipatamente i potenziali vettori di minaccia e di adottare in tempo reale delle contromisure tecniche, organizzative e di processo.
GESTIONE DELLA SICUREZZA DEL PERSONALE IN MISSIONE ALL'ESTERO	È stato definito e formalizzato un processo che, nel corso delle attività svolte dal Gruppo all'estero, tenga conto delle condizioni congiunturali ed ambientali in cui la missione andrà a svolgersi, apprestando specifiche misure di tutela e la pianificazione delle misure di emergenza e crisi

SECURITY CENTER	OPERATION
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le funzioni del Security Operation Center del Gruppo ENAV sono state ampliate e integrate con quelle del <i>Computer Emergency Response Team</i> (CERT), ampliando così la capacità di rilevamento anticipato di monitoraggio e risposta. Lo sforzo corale delle componenti tecnologiche e di presidio di Gruppo ha permesso di fronteggiare le sfide di Security poste dal massivo ricorso alle attività di lavoro agile, sviluppando anche iniziative forti in termini di accrescimento della consapevolezza e della cultura della comunità di Gruppo, svolgendo una forte azione di presidio, in particolare nel contesto pandemico tuttora in atto.</li> <li>• In tale ambito, sono state lanciate specifiche iniziative, anche di natura non convenzionale – come esercitazioni a sorpresa e momenti formativi on the job – con il dichiarato obiettivo di valorizzare lo spirito critico degli utenti, sollecitarne l’attenzione e stimolare i processi di segnalazione degli eventi di sicurezza, con risultati certamente soddisfacenti.</li> <li>• Il <i>Security Operation Center</i> per la sicurezza fisica e l'<i>Information Security Operation Center</i> cooperano attivamente per l’effettiva comprensione del quadro di situazione, raccogliendo ed analizzando i “segnali deboli”, indicatori di potenziali vettori di attacco, pienamente integrati nella strategia di sicurezza nazionale, da ultimo rafforzata con la creazione dell’Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale</li> <li>• La tutela dei dipendenti si esprime, inoltre, anche nella loro protezione attiva nel corso delle missioni all’estero, con attività di monitoraggio e risposta, nonché specifiche azioni di formazioni ed informazioni, che coprono anche gli aspetti di comprensione delle diversità culturali e l’imprinting al rispetto dei territori e delle popolazioni visitate.</li> </ul>

## POLITICHE E INIZIATIVE RIGUARDANTI LA TUTELA DEI DIRITTI UMANI NELLE ATTIVITÀ SVOLTE

Attraverso la protezione del personale, delle infrastrutture e delle tecnologie abilitanti, il Gruppo ENAV definisce chiari obiettivi di prevenzione, contenimento e risposta a quegli eventi che potrebbero pregiudicare tanto le persone fisiche che la continuità del servizio reso, che resta espressione del valore pubblico rimesso dal legislatore, nazionale ed europeo, operando con la finalità di rispondere alla legittima aspettativa della comunità di servizio, dei cittadini e delle imprese alla prevenzione dai rischi di security ed al contenimento effettivo di eventuali conseguenze pregiudizievoli, nella responsabile consapevolezza che non è possibile ottenere il 100% di sicurezza.

Il processo di formazione dei piani di investimento e dei budget di esercizio tiene pienamente conto delle esigenze di sicurezza, così come fortemente trasversale ed appartenente ad ogni componente organizzativa di Gruppo è la compartecipazione ai processi rilevanti di security, come espressione concreta della gestione del rischio.

Il sistema di gestione della Security è periodicamente riesaminato dall’alta direzione, che partecipa direttamente al sostegno delle iniziative operative; ed è sottoposto al vaglio indipendente e ricorrente di



soggetti certificatori ed autorità pubbliche, chiamati dalla legge a misurare, con elementi fattuali, l'effettività e l'efficacia dello stesso sistema di gestione.

#### **GRADO DI COINVOLGIMENTO DELLA SECURITY NEI PROCESSI AZIENDALI**

La security rappresenta, oggi, un dominio di avanzata maturità e coopera attivamente con gli altri domini di rischio – in particolare con la Safety – per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza complessiva, nell'erogazione dei servizi resi dal Gruppo e per la protezione delle persone e dei beni, materiali ed immateriali, che costituiscono, complessivamente, il patrimonio aziendale.

Per effetto della Security Policy e del *corpus* di regole e procedure, ma soprattutto per effetto della matura sensibilità dell'organizzazione, la Security è decisamente integrata in tutti i processi aziendali e partecipa nativamente alle azioni di investimento, incluse le fasi degli approvvigionamenti; nonché nelle relazioni d'impresa e istituzionali.

Gli indicatori di efficacia del sistema di gestione della security in atto garantiscono altresì la possibilità di misurare tale coinvolgimento, che oggi è anche parte di una specifica obbligazione normativa.

<b>Obiettivi futuri</b>	<b>Deadline</b>
Rafforzamento della cultura della security, come processo iterativo costante	Misura annuale al 31.12
Gestione integrata dei processi di security della supply chain, con particolare riguardo alle forniture critiche o con impatto sugli obiettivi di security e continuità operativa	31.12.2022
Attuazione delle misure di sicurezza tecnologiche e di processo definite nella Strategia di sicurezza cibernetica nazionale	31.12.2023
Revisione del modello operativo dei processi di travel security	31.12.2022

#### **SAFETY**

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

Attraverso specifici processi, ENAV previene gli inconvenienti e gli incidenti aerei a contributo ATM diretto/indiretto, correggendo e controllando le condizioni e i relativi comportamenti precursori, valutando rischi ed eventuali interventi di mitigazione affinché sia conseguito e mantenuto un accettabile livello di esposizione. ENAV provvede anche a monitorare le proprie prestazioni, verificando l'efficacia dei processi di Safety adottati e garantendo, assieme a specifiche attività, il mantenimento delle competenze del personale e la condivisione delle informazioni attinenti alla Safety all'interno e all'esterno dell'organizzazione,

conciliando al contempo le interdipendenze delle diverse aree prestazionali con altrettanti specifici target di performance identificati a livello europeo per ciascun ANSP/Stato Membro.

#### SAFETY POLICY

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

#### JUST CULTURE POLICY

La Just Culture Policy è un elemento fondamentale ed abilitante del sistema di segnalazione di eventi di Safety (occurrence reporting): adottando un approccio "No blame" ovvero accettando *l'errore onesto* senza in alcun modo sanzionarlo, garantisce alle risorse umane impiegate in ENAV un clima di fiducia e di libera circolazione delle informazioni utili alla prevenzione di incidenti e inconvenienti aeronautici.

## SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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 organizzato sulla scorta dei seguenti processi principali:

<p><b>Pianificazione del miglioramento della Safety</b> È l'attività attraverso la quale il management fissa gli obiettivi e monitora il processo di miglioramento continuo della Safety.</p>	<p><b>Attività di training di Safety</b> Con questo processo si definiscono le esigenze di formazione dei Safety actors (le persone che hanno un ruolo nella gestione delle attività di Safety) e si eroga tale formazione.</p>
<p><b>Attività di verifica nell'ambito del Safety Management System</b> Si tratta di un'attività di verifica interna per monitorare il livello di applicazione delle procedure del SMS nelle varie strutture societarie. Obiettivo di questa attività è anche verificare l'adeguatezza dei processi stabiliti e proporre eventuali modifiche laddove ritenuto necessario.</p>	<p><b>Monitoraggio della Safety</b> Con questa attività si definiscono a livello annuale gli indicatori, e i relativi target, necessari per misurare la performance di Safety dell'organizzazione. Detti parametri vengono monitorati nel corso dell'anno attraverso la produzione di report per il management.</p>
<p><b>Segnalazione e analisi degli eventi di Safety</b> È l'attività attraverso la quale si attua la segnalazione e l'investigazione degli eventi di Safety. L'attività di investigazione deve concludersi entro 90 giorni con l'eventuale emissione di raccomandazioni di Safety per le strutture organizzative competenti.</p>	<p><b>Valutazione di Safety alle modifiche del sistema funzionale ATM</b> È il processo che si prefigge lo scopo di effettuare l'analisi preventiva dei rischi connessi all'introduzione di modifiche nel sistema ATM. Ogni proposta di modifica viene analizzata per valutare l'impatto sulla Safety e definire le eventuali mitigazioni.</p>
<p><b>Valutazione di Safety alle modifiche del sistema funzionale ATM</b> È il processo che si prefigge lo scopo di effettuare l'analisi preventiva dei rischi connessi all'introduzione di modifiche nel sistema ATM. Ogni proposta di modifica viene analizzata per valutare l'impatto sulla Safety e definire le eventuali mitigazioni.</p>	<p><b>Safety promotion</b> Il continuo miglioramento della Safety non è possibile se nell'organizzazione non è presente un'adeguata cultura di Safety. Questo processo si occupa di valutare, anche con survey periodiche, il livello della cultura di Safety a livello organizzativo e proporre iniziative per rinforzarla.</p>

Il Safety Management System di ENAV è costantemente aggiornato ed esercitato da ogni componente aziendale allo scopo di:

- garantire che il rischio di un eventuale contributo dei servizi ANS (Air Navigation Services) ad un inconveniente/incidente aereo sia, per quanto ragionevolmente possibile, minimizzato;
- garantire una gestione del traffico aereo funzionale alle necessità di lungo periodo dei Clienti, degli Stakeholder e del sistema Trasporto Aereo nazionale ed europeo;
- aumentare l'efficacia degli investimenti e, in generale, delle attività progettuali, identificando, per tempo, i safety requirement (safety by design) che abilitano il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

## MONITORAGGIO CONTINUO DELLA SAFETY

L'attività di monitoraggio della Safety avviene attraverso la misurazione di appositi indicatori e consente una conoscenza aggiornata dello stato della Safety e la tempestiva identificazione di eventuali misure necessarie a garantire il mantenimento della sicurezza dei servizi forniti.

### INDICATORI ESSENZIALI DI PRESTAZIONE (IEP)

Per quanto riguarda il terzo Reference Period RP3 (2020–2024), il Reg. EU 317/2019 ha definito come unico Safety Key Performance Indicator (S-KPI) l'“EoSM: *Effectiveness of Safety Management*” ovvero il livello di efficacia del Safety Management System.

Articolato nei seguenti 5 Management Objective, a loro volta misurabili con una scala di valori crescenti da A a D:



il punteggio dell'EoSM deve raggiungere i seguenti target minimi per essere ritenuto adeguato ai requisiti del Reg. EU 317/2019 entro il 2024:

livello D per il “Safety Risk Management”

livello C per tutti gli altri

77.430,00	Ore di addestramento unità operativa
59.744,00	Ore di addestramento continuo

### LE PRINCIPALI ATTIVITA' SVOLTE PER LA SAFETY

La rimodulazione che ENAV ha messo in atto sui propri servizi per far fronte alla lenta, ma graduale risalita di traffico aereo del 2021, è stata valutata e aggiornata nel tempo in relazione alla connessa mutazione dei rischi di Safety associati.

Azioni sulle componenti del sistema funzionale ATM (people, procedure and *equipment*), specifiche attività di risk assessment fortemente correlate alle aree prestazionali della *Capacity*, dell'*Environment* e della *Cost-Efficiency*, hanno garantito all'area prestazionale della Safety gli esiti positivi auspicati ed attesi.

Specifiche ed ulteriori attività hanno consentito di:

- analizzare nel 2021 4187 occorrenze di Safety.;
- finalizzare il processo del Safety Risk Management che prevede lo sviluppo degli Unit Safety Case per i 40 Enti (4 Centri Regionali di Controllo e 36 Torri di Controllo) che forniscono il servizio di Controllo del Traffico Aereo. Gli Unit Safety Case rappresentano un monitoraggio capillare dello stato di salute, in termini di Safety, dei servizi erogati all'utenza dalle singole unità territoriali.
- effettuare, grazie alla metodologia basata sull'utilizzo di Risk Models quantitativi, le analisi delle modifiche al sistema funzionale ATM;
- avviare, nel mese di dicembre 2021, la seconda fase del progetto NOSS - Normal Operations Safety Survey presso il Centro di controllo d'area di Padova. 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. Nello specifico il programma prevede l'effettuazione di circa 120 osservazioni della durata media di un'ora ciascuna su tutti i settori operativi del Centro;
- elaborare il nuovo Safety Plan di ENAV che copre il periodo 2022 – 2026. Il documento indica gli obiettivi strategici che il gruppo ENAV deve perseguire per assicurare il raggiungimento dei livelli di performance della Safety previsti nel Reporting Period 3 (RP3).

Obiettivi futuri	Deadline
Realizzazione nuova Safety Culture Survey.	2022
Estensione processo NOSS ad altre Strutture Organizzative	2022
Implementazione di una Safety Dashboard che consenta il monitoraggio delle performance di Safety al management operativo in <i>real time</i> e non mediante report periodici.	2022

## GRADO DI COINVOLGIMENTO DELLA SAFETY NEI PROCESSI AZIENDALI

La Safety è completamente integrata nell'ambito dei processi aziendali.

In ambito Safety proattiva, per esempio, ENAV si è dotata dal 2020 di un sistema di valutazione quantitativa dei rischi di safety. Tale approccio, conforme al nuovo regolamento sulla certificazione dei servizi ATM/ANS (Re. UE 2017/373), è basata sulla definizione di alcuni modelli di rischio (elaborati con il contributo di Eurcontrol e della FAA) che consentono non solo di valutare l'impatto delle modifiche ma anche di identificare e monitorare i rischi di ogni singola Unità Territoriale. Quest'ultima attività viene svolta mediante la definizione di appropriati Unit Safety Case. Ognuno di essi include l'analisi dei circa 120 elementi che costituiscono il cosiddetto Sistema Funzionale ATM, che integra le componenti Human, Equipment e Procedure, l'analisi delle barriere ATC che preservano la sicurezza dei servizi erogati e l'analisi del rischio residuo con l'eventuale identificazione di misure di mitigazione aggiuntive, ove rilevante.

In ambito di Safety reattiva invece, ogni occorrenza segnalata in ossequio al Reg. EU 276/2014 viene opportunamente investigata e le eventuali raccomandazioni di safety indirizzate alle strutture organizzative di ENAV pertinenti.

Il monitoraggio delle performance di Safety e la pianificazione delle azioni necessarie per il loro rafforzamento è condotto, a livello strategico, dal Safety Review Board composto dal top management e presieduto dal Chief Operating Officer.

## 6.3 Investimenti

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

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

Il piano industriale prevede investimenti in piattaforme tecnologiche e sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo, nel quinquennio 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:

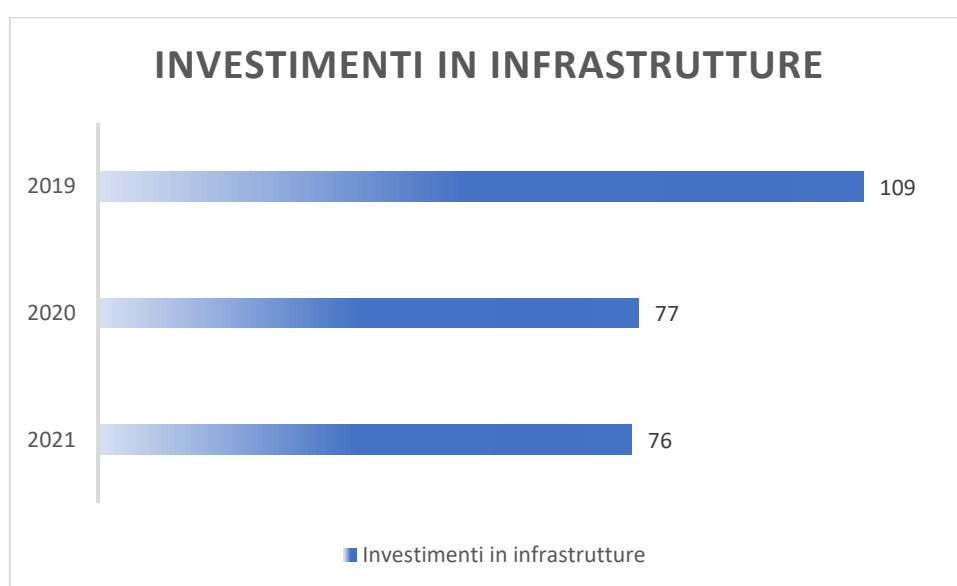
- Il consolidamento degli APP in ACC, progetto che prevede lo spostamento della gestione delle procedure di avvicinamento di alcuni aeroporti agli ACC di competenza ottenendo un'ottimizzazione delle risorse;
- Il nuovo sistema 4flight che sarà la piattaforma operativa del futuro e verrà implementato 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, è in grado di rendere più veloce e sicura la trasmissione dati. Tale infrastruttura è anche propedeutica all'implementazione delle torri di controllo remote.

In virtù delle strategie di sviluppo, aventi come primario obiettivo il supporto dei servizi di gestione del traffico aereo sul territorio nazionale, nel 2021 il Gruppo ENAV ha investito complessivamente circa 76 ml 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 circa 85,6 mln di euro

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

- Avanzamento dello sviluppo della nuova piattaforma ATM (4Flight) con collaudo della versione B2+;
- Avanzamento dello sviluppo del nuovo Flight Data Processor Coflight con collaudo della versione V3.5.1;
- Assorbimento degli APP di Ronchi dei Legionari, Lamezia Terme, Verona e Bari negli ACC rispettivamente di Padova, Roma, Milano e Brindisi;
- Attivazione delle prime isole del Technical Operation Centre (TOC): isola ticketing, isola Radar, isola ATM, isola Datalink, isola ENET

- Attivazione del nuovo sistema di gestione logistica (HAL);
- Attivazione nuova sala MFU
- Ammodernamento dei sistemi Meteo con allineamento della versione SW al regolamento 373 con possibilità di emissione dei bollettini METAR Auto in 10 aeroporti;
- Sperimentazione del sistema Local Digital Tower presso l'aeroporto di Brindisi con identificazione dei requisiti per l'operatività;
- Attivazione dei DataCenter Virtualizzati del SIO e del DC-OPS
- Avanzamento dello sviluppo del sistema AMAN (sequenziatore Arrivi) per l'ACC di Roma;
- Attivazione dei nuovi apparati di routing e siti multifrequenza della rete Datalink;
- Ammodernamento Radioassistenza di aeroporto e di rotta (Ancona, Olbia, Cagliari)
- Ammodernamento aeroporto ex militare di Brindisi (Attivazione TBT, Nuovo VCS, ILS, ristrutturazione palazzine radar) e Treviso (Nuova CWP radar)



Principali progetti realizzati suddivisi per obiettivo:	Business	Safety	Security	Qualità del servizio
Consolidamento degli APP in ACC <sup>33</sup> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementazione dell'infrastruttura SW e delle componenti comunicazioni per l'assorbimento degli APP di Ronchi dei Legionari, Lamezia Terme, Verona e Bari negli ACC rispettivamente di Padova, Roma, Milano e Brindisi,</li> </ul>	X			X
Sistema 4-Flight <sup>34</sup> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avanzamento dello sviluppo della nuova piattaforma ATM (4-Flight) con collaudo della versione B2+;</li> </ul>	X			
Ammodernamento dei sistemi meteo aeroportuali <sup>35</sup> :		X		

<sup>33</sup> progetto che prevede lo spostamento della gestione delle procedure di avvicinamento di alcuni aeroporti agli ACC di competenza ottenendo un'ottimizzazione delle risorse

<sup>34</sup> Piattaforma operativa del futuro che verrà implementata con un nuovo approccio sia per quanto riguarda lo sviluppo, sia per la manutenzione

<sup>35</sup> Tale obiettivo ha il fine di allineare il sistema meteo aeroportuale alle nuove normative e di implementare gradualmente l'automazione nella erogazione dei bollettini meteorologici

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ammodernamento dei sistemi Meteo con allineamento della versione SW al regolamento 373 con possibilità di emissione dei bollettini METAR Auto in 10 aeroporti.</li> </ul>				
Realizzazione del Technical Operation Center (TOC) <sup>36</sup> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attivazione delle prime isole del Technical Operation Centre (TOC): isola ticketing, isola Radar, isola ATM, isola Datalink, isola ENET (HAL).</li> </ul>		X	X	X
Realizzazione delle Torri Remote <sup>37</sup> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sperimentazione del sistema Local Digital Tower presso l'aeroporto di Brindisi con identificazione dei requisiti per l'operatività;</li> </ul>	X			X
Attivazione dei DataCenter Virtualizzati del SIO e del DC-OPS <sup>38</sup>	X		X	X
Implementazione dei nuovi sistemi di gestione delle Torri Aeroportuali degli aeroporti strategici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avanzamento dello sviluppo del sistema AMAN (sequenziatore Arrivi) per l'ACC di Roma;</li> </ul>	X	X		X
Implementazione sull'attuale sistema di gestione del traffico aereo (SATCAS) di interventi per migliorare prestazioni e sicurezza	X	X	X	
Attivazione dei nuovi apparati di routing e siti multifrequenza della rete Datalink;		X		X

## 6.4 Il servizio di flight inspection per la sicurezza del cielo

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

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

Obiettivi generali:

- soddisfare gli obblighi di diligenza e garanzia imposti dalla normativa internazionale, europea e nazionale a salvaguardia dei beni ed interessi di rango primario coinvolti nell'erogazione dei servizi della navigazione aerea;

<sup>36</sup> Tale obiettivo ha il fine di supportare l'evoluzione dei processi manutentivi di ENAV, per superare 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

<sup>37</sup> Tale obiettivo consentirà di gestire il traffico di un determinato aeroporto da un centro di gestione remoto e avrà anche risvolti in termini ambientali nel lungo termine, consentendo una riduzione dei consumi e conseguentemente delle emissioni

<sup>38</sup> Tale obiettivo rientra nell'ammodernamento delle infrastrutture di base al fine di migliorare la business continuity



- proteggere il personale, le infrastrutture, i sistemi tecnologici da atti di interferenza illecita e da azioni od eventi, anche non deliberati, che possano interferire sulla disponibilità e integrità delle informazioni.

L'attività di controllo è svolta da 14 piloti e 7 tecnici di bordo (FIO) che operano grazie ad una flotta di 4 aeromobili Piaggio Aero P180 Avanti II di proprietà ENAV. L'equipaggio è generalmente composto da 2 piloti e 1 FIO, che effettuano 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.

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

L'elevato livello di performance raggiunto dalla Struttura Flight Inspection and Validation è testimoniato anche dal fatto che, nel 2021, anno ancora caratterizzato dalla crisi sociosanitaria da COVID-19, l'attività di volo prodotta ha subito un incremento dell'8,4% al livello nazionale e del 6.5% al livello totale rispetto all'anno precedente di cui circa il 35% è stata venduta a clienti esterni e di questa circa l'85% verso clienti esteri, riuscendo quindi a garantire il servizio per tutti i nostri clienti all'estero.

## 7. Una nuova sfida sostenibile: i droni

I cambiamenti climatici, l'inquinamento e lo sfruttamento intensivo delle risorse naturali minacciano la salute del Pianeta. A fronte di queste prospettive, è sempre crescente l'attenzione all'impatto delle attività umane sull'ambiente e sul territorio e, di conseguenza, diventa più pressante la richiesta di sistemi innovativi per limitare gli sprechi, ridurre l'inquinamento, evitare le diseconomie legate alla crescita rapida e disordinata, creare nuovi modelli di sviluppo sostenibile a vantaggio delle generazioni di oggi e, soprattutto, di quelle del futuro.

È in questo contesto che si inserisce lo sviluppo dei droni dal momento che diversi servizi possono essere creati, modulati o ridisegnati attraverso l'impiego dei velivoli a pilotaggio remoto. Le possibili applicazioni prevedono numerosi settori e ambiti di azione: la gestione dell'ordine pubblico, la sicurezza urbana, le attività di logistica, l'innovazione agricola, il monitoraggio delle condizioni meteo, delle infrastrutture, delle reti e di tutti quei territori che risultano ampi o complessi da raggiungere.

Tutte queste applicazioni permetteranno un notevole risparmio di tempo e risorse e apporteranno diversi vantaggi nel settore dei trasporti, caratterizzato da un'alta intensità carbonica.

Per tutti questi motivi, ENAV ha deciso di investire nella creazione di una nuova società del gruppo, **D-flight S.p.A.**, che persegue lo sviluppo e l'erogazione di servizi per la gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto (APR), di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria *unmanned aerial vehicles* (UAV) e di tutte le attività ad essi connesse. Attraverso lo sviluppo della piattaforma U-space, che consente l'integrazione sicura nello spazio aereo civile dei droni, e in virtù dell'erogazione di diversi servizi dedicati ai loro operatori, tra cui la registrazione, l'autenticazione, l'identificazione, la gestione delle domande di volo e il supporto alla pianificazione della missione, la sorveglianza del volo, la gestione delle emergenze e la registrazione dei dati di volo, ENAV intende dare il proprio imprescindibile contributo allo sviluppo di questa innovativa forma di mobilità, garantendo, prima di tutto, come è nel suo DNA, 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.

# Allegato 1 – Indicatori non finanziari

## IL GRUPPO ENAV

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

Dimensione organizzazione	u.m.	2021	2020	2019
Ricavi di Gruppo da riclassificato	€000	836.579	771.295	902.891
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>		<b>2.356.115</b>	<b>2.191.412</b>	<b>2.111.129</b>
Debiti		1.193.034	1.105.945	955.086
Patrimonio		1.163.081	1.085.467	1.156.043

Tabella 2. Numero totale degli individui all'interno degli organi di governo delle società<sup>39</sup> suddivisi per gruppo di età e genere. [GRI 405-1]

Compon enti degli organi di governo (headco unt)	2021						2020						2019					
	Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	5	25	3	15	8	40	3	15	5	25	8	40	4	33,3	0	-	4	33,3
<i>età superior e ai 50 anni</i>	8	40	4	20	12	60	9	45	3	15	12	60	4	33,3	4	33,3	8	66,7
<b>Totale</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>	<b>8</b>	<b>66,7</b>	<b>4</b>	<b>33,3</b>	<b>12</b>	<b>100</b>

NOTA: Si evidenzia che la controllata D-Flight SpA è stata amministrata da un Amministratore Unico dalla sua costituzione sino all'ingresso nel capitale del partner di minoranza, avvenuto il 28 febbraio 2019. Vi sono stati poi taluni avvicendamenti nella compagine consiliare, dapprima nel 2020 e successivamente nel corso del 2021.

<sup>39</sup> Consiglio di Amministrazione al 31.12.2021 di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

**Tabella 3.** Numero totale degli individui all'interno degli organi di controllo delle società<sup>40</sup> suddivisi per gruppo di età e genere. [GRI 405-1]

Componenti degli organi di controllo (headcount)	2021						2020						2019					
	Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	0	0	2	16,5	2	16,7	0	0	3	25	3	25	-	0	2	33,3	2	33,3
<i>età superiore ai 50 anni</i>	8	67	2	16,5	10	83,3	8	67	1	8	9	75	4	66,7	0	-	4	66,7
<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>4</b>	<b>66,7</b>	<b>2</b>	<b>33,3</b>	<b>6</b>	<b>100</b>

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

Nel 2019, 2020 e 2021 non risultano sanzioni monetarie significative e non-monetarie ricevute per la violazione di normative e regolamenti in materia ambientale.

Nel 2019, 2020 non risultano sanzioni monetarie significative e non-monetarie ricevute per la violazione di normative e regolamenti in ambito sociale ed economico, mentre nel 2021 risulta una sanzione monetaria in materia giuslavoristica di importo pari a € 146.095,00.

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

<sup>40</sup> Collegio sindacale al 31.12.2021 di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

## COMMUNITY

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

Ore di volo	u.m.	2021	2020	2019	
<b>Territorio Nazionale</b>	Ore	<b>1.048,93</b>	<b>967,30</b>	<b>1.014,64</b>	
<b>Estero</b>		<b>321,60</b>	<b>368,84</b>	<b>766,18</b>	
<i>Arabia Saudita</i>		0	0	75,67	
<i>Kenya</i>		0	0	0	
<i>Eritrea</i>		0	0	0	
Uganda		14,58	28,75	30,50	
<i>BLU GNSS</i>		0	0	0	
<i>Albania</i>		13,67	4,58	17,33	
<i>Lituania</i>		20,75	9,17	22,41	
<i>Emirati Arabi Uniti</i>		0	0	36,17	
<i>Onda (Marocco)</i>		0	0	160,50	
<i>Qatar</i>		33,25			
<i>Phoenix (Romania)</i>		157,34	216,50	212,84	
<i>Inea</i>		0	0	0	
<i>Cipro</i>		0	0	0	
<i>Croazia</i>		115,26	110,84	210,76	
<b>Totale</b>			<b>1.370,53</b>	<b>1.337,14</b>	<b>1.780,82</b>

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

Tempo di risposta medio su interventi straordinari	u.m.	2021	2020	2019
Tempo di risposta medio	Ore	24	24	24

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

Ore di formazione per categoria	u.m.	2021	2020	2019
Cliente Privato	Ore	6.664	4.380	5.040
Cliente Azienda		0	0	14.000
<b>Totale</b>		<b>6.664</b>	<b>4.380</b>	<b>19.040</b>

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

Numero di soggetti terzi coinvolti per categoria	u.m.	2021	2020	2019
Cliente Privato	N.	145	55	14
Cliente Azienda		0	0	277
<b>Totale</b>		<b>145</b>	<b>55</b>	<b>291</b>

Tabella 9. Risultati degli eventi formativi svolti nel 2021 a favore dello sviluppo locale.

Attività svolte	2021		2020		2019	
	Giorni	Ospiti	Giorni	Ospiti	Giorni	Ospiti
Esperienza ai simulatori di volo per studenti dell'Università di Bologna			-	-	2	36
Docenza presso l'Università di Bologna per l'insegnamento del Controllo del Traffico Aereo			24	40	24	36
<b>Totale</b>			<b>24</b>	<b>40</b>	<b>26</b>	<b>72</b>

*Nota: l'esperienza ai simulatori di volo per gli studenti dell'Università di Bologna sono stati momentaneamente sospesi a causa dell'emergenza sanitaria*

Tabella 10. Risultati delle attività formative per lo sviluppo locale svolte nel 2021.

Attività svolte	2021		2020		2019	
	Giorni di presenza	Ospiti	Giorni di presenza	Ospiti	Giorni di presenza	Ospiti
Tirocini Formativi	1.818	25	171	42	1.181	122
Visite didattiche	-	-	-	-	984	984
Intercultura (iniziativa a favore dei figli dei dipendenti)	-	-	-	-	2.940	12
<b>Totale</b>	<b>1.818</b>	<b>25</b>	<b>171</b>	<b>42</b>	<b>5.105</b>	<b>1.118</b>

*Nota: Le visite didattiche e il progetto intercultura sono stati momentaneamente sospesi a causa dell'emergenza sanitaria.*

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

Spese di formazione	u.m.	2021	2020	2019
Costo per tirocini formativi	€000	0	0	340
Costo per visite didattiche		-	-	36
Intercultura		-	-	98
<b>Totale</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>474</b>

*Nota: Le visite didattiche e il progetto intercultura sono stati momentaneamente sospesi a causa dell'emergenza sanitaria. Inoltre, il costo per lo svolgimento dei tirocini formativi è stato pari a 0 in quanto l'effort per tali attività proviene da risorse interne.*

Tabella 12. Investimenti in infrastrutture.

Investimento	u.m.	2021	2020	2019
Infrastrutture	€000	76.068	77.493	109.700
a) Implementazione e mantenimento delle infrastrutture tecnologiche operative		44.418	39.760	71.700

b) Evoluzione della piattaforma tecnologica ATM con nuovi concetti operativi	14.075	24.566	23.300
c) Infrastrutture e impianti	12.333	7.639	8.400
d) Sistemi Informativi gestionali	5.242	5.528	6.300

Nota: valore dei CAPEX 2020 pari a 91,5 milioni €

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

Disponibilità media del sistema	u.m.	2021	2020	2019
Percentuale di disponibilità media del sistema	%	99,98	99,97	99,98

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

Ripristino delle avarie al primo intervento	u.m.	2021	2020	2019
Percentuale di ripristino delle avarie al primo intervento	%	90,00	91,00	92,00

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

Riparazione e ripristino	u.m.	2021	2020	2019
Tempi medi di riparazione e ripristino	Minuti	33,20	33,57	34,60

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

Lavorazione per attività di conferma metrologica	u.m.	2021	2020	2019
Tempi medi di lavorazione per attività di conferma metrologica dei sensori meteo	Giorni	14,58	14,87	12,54

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

Grado di coinvolgimento degli stakeholder	u.m.	2021	2020	2019
Iniziative di Stakeholder Engagement		12 meetings (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	14 incontri con le CNA (cliente esterno) + 5 conferenze interne per il miglioramento della qualità del servizio che hanno coinvolto i responsabili delle strutture operative territoriali
Numero di stakeholder coinvolti	N°	Un numero variabile a seconda delle iniziative. Nel caso dei meetings di ramp-up, gruppi numerosi di piloti e compagnie	Un numero variabile a seconda delle iniziative con l'informazione veicolata alla maggioranza degli AUs	Più di 40 raggiunte da diverso tipo di comunicazione
Altro		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.	Informazione e preventivo coinvolgimento in alcune attività e progetti operativi: PRNAV, ristrutturazione TMA Milano, Procedura CARA, familiarizzazione equipaggi di volo e teams ATC con le reciproche realtà

Tabella 18. Periodo medio di pagamento dei fornitori.

Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV)	u.m.	2021	2020	2019
Periodo medio di pagamento dei fornitori		84,47	70,7	19,7
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali	<i>Giorni</i>	-93,73	51,6	20,6
Numero di giorni per pagamento fornitori (Techno Sky)	u.m.	2021	2020	2019
Periodo medio di pagamento dei fornitori		40	40	45
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali	<i>Giorni</i>	40,44	23,4	33
Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV Asia Pacific)	u.m.	2021	2020	2019



Periodo medio di pagamento dei fornitori	<i>Giorni</i>	5	5	5
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		0	0	0
<b>Numero di giorni per pagamento fornitori (IDS AirNav)</b>	<i>u.m.</i>		<b>2020</b>	<b>2019</b>
Periodo medio di pagamento dei fornitori	<i>Giorni</i>	23,6	27,3	-
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		- 22	34,9	-
<b>Numero di giorni per pagamento fornitori (D-Flight)</b>	<i>u.m.</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Periodo medio di pagamento dei fornitori	<i>Giorni</i>	60	60	-
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		40	24	-

Nota: nel 2019 IDS AirNav e D-flight non facevano parte del perimetro di rendicontazione

Tabella 19. Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani. [GRI 412-3]

<b>Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti Umani (ENAV)</b>	<i>u.m.</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Numero di accordi di investimento e contratti significativi	<i>n.</i>	1.172	1.117	1.142
Percentuale di accordi di investimento e contratti significativi	%	100	100	100
<b>Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti Umani (Techno Sky)</b>	<i>u.m.</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Numero di accordi di investimento e contratti significativi	<i>n.</i>	39	50	25
Percentuale di accordi di investimento e contratti significativi	%	100	100	100
<b>Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti Umani (Enav Asia Pacific)</b>	<i>u.m.</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Numero di accordi di investimento e contratti significativi	<i>n.</i>	9	14	10
Percentuale di accordi di investimento e contratti significativi	%	0	0	0
<b>Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti Umani (IDS AirNav)</b>	<i>u.m.</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Numero di accordi di investimento e contratti significativi	<i>n.</i>	213	155	-

Percentuale di accordi di investimento e contratti significativi	%	60	44	-
<b>Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti Umani (d-flight)</b>	<b>u.m.</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Numero di accordi di investimento e contratti significativi	n.	6	5	-
Percentuale di accordi di investimento e contratti significativi	%	100	100	-

Note:

Per accordi di investimento e contratti significativi si intendono i contratti di fornitura:

- Per ENAV tutti gli importi. Si specifica, inoltre, che per ENAV d-Flight le clausole si applicano al 100% dei contratti.
- Per Techno Sky maggiore di 40.000 euro, si segnala in ogni caso che le clausole si applicano al 100% dei contratti.
- Per ENAV Asia Pacific maggiori di 15.000 euro
- Per IDS AirNav maggiori di 15.000 euro
- D-Flight maggiori di 20.000 euro

Tabella 20. Rendicontazione delle informazioni di natura fiscale [GRI 207-4]

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.	2021	2020	2019
Numero di dipendenti	N	4.105	4.145	4.193
Dati di natura fiscale	u.m.	2021	2020	2019
ricavi da vendite a terze parti	€	844.051.944	778.224.700	908.920.254
ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali		306.418	459.163	647.972
utili/perdite ante imposte		104.697.323	79.011.601	175.885.214
attività materiali diverse da disponibilità liquide e equivalenti		2.306.012.830	2.031.761.584	1.804.797.653
imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa		15.253.362	37.195.978	35.159.491
imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite		29.130.169	22.226.547	47.754.169

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.	2021	2020	2019
Numero di dipendenti	N	1	2	2
Dati di natura fiscale	u.m.	2021	2020	2019
ricavi da vendite a terze parti	€	1.071.745	2.690.778	2.992.354
ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali		0	0	0
utili/perdite ante imposte		198.662	991.945	1.205.386
attività materiali diverse da disponibilità liquide e equivalenti		685.409	890.751	1.054.258
imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa		97.616	192.542	332.949
imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite		58.880	275.906	299.215

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

Dimensioni	u.m.	2021	2020	2019
Numero di dipendenti	N	0	0	0

Dati di natura fiscale	u.m.	2021	2020	2019
ricavi da vendite a terze parti	€	0	845	0
ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali		0	0	0
utili/perdite ante imposte		-56.006	-78.788	-80.316
attività materiali diverse da disponibilità liquide e equivalenti		61.856.054	54.623.408	54.976.379
imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa		0	0	0
imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite		0	0	-31.247

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

## ENVIRONMENT

Tabella 21. 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.	2021	2020	2019
Energia elettrica	<i>GJ</i>	<b>243.865,66</b>	<b>241.131,29</b>	<b>258.057,98</b>
<i>da fonti rinnovabili</i>		1.031,71	1.095,28	1.067,00
<i>da fonti non-rinnovabili</i>		242.833,95	240.036,00	256.990,98
<i>Di cui da fonti non rinnovabili</i>		187.557,92		
<i>Di cui da fonti GO</i>		55.276,93		
Combustibili per uffici e strutture		<b>30.184,18</b>	<b>24.509,94</b>	<b>27.896,58</b>
<i>Diesel</i>		5.751,02	3.787,48	4.117,51
<i>Gas Naturale</i>		24.433,16	20.722,46	23.779,07
Carburante Flotta auto – Auto dell’azienda		<b>4.119,33</b>	<b>3.743,45</b>	<b>4.673,57</b>
<i>Diesel</i>		3.019,84	3.046,88	3.668,50
<i>Benzina</i>		1.099,49	696,57	808,22
<i>CNG</i>		-	-	172,28
<i>GPL</i>		-	-	24,56
Carburante Flotta auto – Auto promiscue*		<b>4.119,25</b>	<b>3.891,36</b>	<b>3.920,34</b>
<i>Diesel</i>		3.136,96	2.842,35	2.747,94
<i>Benzina</i>		971,42	954,70	1.166,03
<i>CNG</i>		10,87	90,36	-
<i>GPL</i>		-	3,94	6,36
Carburante Flotta aerea		<b>20.578,98</b>	<b>19.691,80</b>	<b>26.146,78</b>
<i>Carburante per motori a reazione (jet fuel)</i>		20.578,98	19.691,80	26.146,78
<b>Totale</b>		<b>302.867,40</b>	<b>292.967,84</b>	<b>320.695,24</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.

Si segnala, inoltre, che i dati 2019 sono stati oggetto di restatement, a fronte di dati aggiornati che si sono resi disponibili dopo chiusura della DNF 2019. Tale restatement ha un impatto anche sui valori totali di energia consumata nel 2019 e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> riportate nella tabella del GRI 305-1 e 305-2. Le voci impattate dalla rettifica riguardano nello specifico i consumi di energia elettrica da fonti rinnovabili e quelli di Diesel e Benzina della flotta auto.

Tabella 22. Emissioni derivanti da consumi di energia elettrica, di combustibile per il funzionamento degli uffici e delle strutture (ad es. torri di controllo), della flotta auto e aerea ed emissioni derivanti dall'utilizzo di gas refrigeranti. [GRI 305-1 e 305-2]

Emissioni	u.m.	2021	2020	2019
Energia elettrica <i>location based</i> *	t CO <sub>2</sub> e	17.572	18.422	25.699
Energia elettrica <i>market based</i> *		24.464	31.064	34.500
Combustibile per uffici e strutture		1.621,95	1.309,52	1.492,55
<i>Diesel</i>		378,38	253,10	280,02
<i>Natural gas</i>		1.243,56	1.056,42	1.212,54
Carburante Flotta auto – auto aziendali		268,87	247,96	312,3
<i>Diesel</i>		198,69	203,61	249,48
<i>Benzina</i>		70,19	44,35	52,56
<i>CNG</i>		-	-	8,80
<i>GPL</i>		-	-	1,46
Carburante Flotta auto – auto promiscue**		268,96	255,57	263,09
<i>Diesel</i>		206,39	189,94	186,88
<i>Benzina</i>		62,01	60,78	75,83
<i>CNG</i>		0,55	4,62	-
<i>GPL</i>		-	0,23	0,38
Carburante Flotta aerea		1.416,65	1.355,57	1.799,44
Carburante per motori a reazione ( <i>jet fuel</i> )		1.416,65	1.355,57	1.799,44
<b>Totale emissioni (<i>location based</i>)</b>		<b>21.148,13</b>	<b>21.591,39</b>	<b>29.566,47</b>
<b>Totale emissioni (<i>market based</i>)</b>		<b>28.040,43</b>	<b>34.232,62</b>	<b>38.367,38</b>
Gas Refrigeranti			1.204,89	368,56
<b>Totale emissioni (<i>location based</i>)</b>		<b>22.353,02</b>	<b>21.959,95</b>	<b>30.015,43</b>
<b>Totale emissioni (<i>market based</i>)</b>		<b>29.245,32</b>	<b>34.601,18</b>	<b>38.816,33</b>

Nota: \*Nel 2020 e 2021 le emissioni Scope 2 inerenti ai consumi di energia elettrica sono calcolate secondo la metodologia Location Based, utilizzando i fattori di emissione pubblicati da Ispra e secondo la metodologia market-based utilizzando i fattori di emissione pubblicati dall'AIB 2020 – European Residual Mixes. Le emissioni Scope 2 Location Based relativi al 2019 inerente ai consumi di energia elettrica, sono state calcolate utilizzando i fattori di emissione pubblicati da Terna. \*\*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 2021 dal Department for Environment Food & Rural Affairs. \*\*\*Nel 2021 per la metodologia market-based sono stati utilizzati per l'energia da rete, il fattore di emissione pubblicato dall'AIB 2020 -European Residual Mixes, mentre per l'energia elettrica coperta da garanzie d'origine (GO) è stato utilizzato un fattore specifico modellato in Ecoinvent 3.7.1, (pari a 0,03732 kg CO<sub>2</sub>/kWh) calcolato tenendo in considerazione il 33,3% di produzione di energia elettrica da fotovoltaico, il 33,3% da idroelettrico ed il restante 33,3% da eolico. \*\*\*\* I dati dei gas refrigeranti sono rendicontati per la prima volta nella presente DNF. Nel biennio 2019-2020 tale calcolo è stato basato su una stima delle perdite di gas (assunte perdite fisse 2%). Nel 2021, invece, sono stati utilizzati dati reali in virtù di perfezionamento nel processo di raccolta e calcolo dei dati. Per il 2019, 2020 e 2021 viene coperto il 100% del perimetro.

Tabella 23. Emissioni evitate grazie alla produzione di energia elettrica dagli attuali impianti fotovoltaici. [GRI 305-5]

Riduzione delle emissioni	u.m.	2021	2020	2019
Riduzione di CO <sub>2</sub> e (Scope2)	t CO <sub>2</sub> e	93,74	113	141

Nota: Nel 2021 sono state evitate circa 74,66 tCO<sub>2</sub>e grazie al consumo di energia autoprodotta da fonti rinnovabili (nel 2020 erano 84,06, nel 2019 106,70). Nel calcolo della riduzione delle emissioni derivanti da iniziative di efficientamento energetico, nel Bilancio di Sostenibilità 2022 saranno computati, altresì, i progetti di installazione led e miglioramento degli impianti di climatizzazione.

Tabella 24. Emissioni generate Scope 3. [GRI 305-3]<sup>41</sup>

Emissioni	u.m.	2021	2020	2019
Fuel and Energy	t CO <sub>2</sub> e	6.994,05	4.483,57	6.748,00
Employee commuting		7.086,22	6.489,77	6.290,00
Capital goods		28.601,97	29.601,13	31.446,00
Purchased goods and services		12.134,49	10.665,64	18.928,00
Others		161,39	116,73	408,00
Business Travel		443,19	332,57	1260,00
<b>Totale Scope 3</b>			<b>55.421,30</b>	<b>51.689,42</b>

Nota: Nell'ambito del calcolo delle emissioni Scope 3 del Gruppo per gli anni 2020 e 2021, si sono resi disponibili fattori di emissione ritenuti più rappresentativi per le categorie rendicontate rispetto a quanto considerato per il calcolo effettuato in riferimento al 2019. Tale modifica riguarda i fattori di emissione specifici e non risulta pertanto di natura metodologica, dal momento che l'approccio utilizzato rimane per l'intero triennio quello dello "spend-based" (fattori di emissione basati sullo speso in termini economici) per le categorie "Capital Goods" e "Purchased goods and services", e "physical-based" per le restanti categorie. L'aggiornamento dei fattori di emissione ha quindi permesso di meglio rappresentare le caratteristiche specifiche del settore di riferimento includendo un maggiore dettaglio geografico relativo allo speso del Gruppo e un dettaglio merceologico più preciso e calato sulla realtà degli acquisti del settore in cui opera l'azienda.

In particolare, per quanto riguarda i "Business Travel", unica categoria scope 3 già rendicontata nelle precedenti edizioni della DNF, si segnala che i nuovi fattori di emissione utilizzati (fonte: Defra), ed applicati anche al 2020, non distinguono i voli a breve e lungo raggio. I valori riportati nella precedente DNF in riferimento a tale categoria sono complessivamente pari a 265 tCO<sub>2</sub>e per il 2020, di cui riferite ai viaggi aerei pari a 264 tCO<sub>2</sub>e (dati calcolati utilizzando i fattori di emissione sia dei voli a breve che a lungo raggio). All'interno della categoria Others sono compresi i dati relativi alla categoria "Waste" ed "Upstream transportation and distribution che sono state accorpate perché aventi un peso pari allo 0,1% ciascuna sul totale delle emissioni Scope 3".

Tabella 25. 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.	2021	2020	2019	Totale 2016-2020
Riduzione delle tratte	km	-12.710.000	-7.237.000	-14.888.188	- 56.116.835
Riduzione di carburante utilizzato	kg	-52.789.000	-29.623.000	-54.669.000	-215.468.500
Riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub>	kg CO <sub>2</sub>	-166.285.350	-93.312.450	-172.207.350	-678.725.775

Tabella 26 Rifiuti prodotti. [GRI 306-3];

Tipologia di rifiuti pericolosi	u.m.	Rifiuti recuperati 2021	Rifiuti smaltiti 2021	Rifiuti generati 2021
Batteria da accumulatori	t.	52,35	0	52,35
Scarti di olio motore, olio per ingranaggi e oli lubrificanti		5,00	0	5,00
Scarti provenienti da apparecchiature elettriche ed elettroniche		7,10	0	7,10
Altri rifiuti		4,82	1,65	6,47
<b>Totale</b>			<b>69,27</b>	<b>1,65</b>

<sup>41</sup> Si tratta delle emissioni associate alle trasferte

Tipologia di rifiuti non pericolosi	u.m.	Rifiuti recuperati 2021	Rifiuti smaltiti 2021	Rifiuti generati 2021
Altri rifiuti urbani (fanghi delle fosse settiche, rifiuti ingombranti)	t.	18,77	111,11	129,88
Imballaggi (compresi i rifiuti urbani di imballaggio oggetto di raccolta differenziata)		29,20	0	29,20
Metalli (incluse le loro leghe)		24,26	0	24,26
Scarti provenienti da apparecchiature elettriche ed elettroniche		96,68	0	96,68
Altri rifiuti		16,21	1,29	17,50
<b>Totale</b>		<b>185,12</b>	<b>112,40</b>	<b>297,52</b>

Tabella 27 Peso totale dei rifiuti non destinati a smaltimento e dei rifiuti destinati a smaltimento. [GRI 306-4; 306-5]

Rifiuti pericolosi	u.m.	2021	2020	2019
<b>Totale rifiuti pericolosi</b>	t	<b>70,92</b>	<b>55,64</b>	<b>96,59</b>
Smaltiti in discarica		1,65	1,17	4,43
Avviati a recupero		69,27	54,47	92,16

Rifiuti non pericolosi	u.m.	2021	2020	2019
<b>Totale</b>	t	<b>297,52</b>	<b>196,55</b>	<b>219,21</b>
Smaltiti in discarica		112,40	66,61	106,72
Avviati a recupero		185,12	129,94	112,49

Nota: Tutti i rifiuti sono gestiti presso siti esterni.



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

## PEOPLE

Tabella 28. Numero totale dei dipendenti suddivisi per società del Gruppo. [GRI 102-8]

Numero totale dei dipendenti del Gruppo	u.m.	2021	2020	2019
ENAV	N°	3.295	3.330	3.317
Techno SKY		658	665	730
IDS AirNav		152	150	-
ENAV Asia Pacific		1	2	2
ENAV North Atlantic		-	-	-
<b>Totale</b>		<b>4.106</b>	<b>4.147</b>	<b>4.049</b>

Nota: si segnala che in d-flight, sono presenti 7 dipendenti distaccati (di cui 5 ENAV, 1 IDS AirNav e 1 Techno Sky), e 4 distaccati da Leonardo e Telespazio.

Tabella 29. Dipendenti suddivisi per gruppo di età, genere e livello. [GRI 405-1]

Dipendenti (headcount)	2021						2020						2019					
	Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
<b>Dirigenti</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>	<b>48</b>	<b>1,2</b>	<b>4</b>	<b>0,1</b>	<b>52</b>	<b>1,3</b>
età inferiore ai 30 anni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni	7	0,2	1,0	0,0	8	0,2	9	0,2	4	0,1	13	0,3	10	0,2	3	0,1	13	0,3
età superiore ai 50 anni	39	0,9	3,0	0,1	42	1,0	42	1,0	1	0,0	43	1,0	38	0,9	1	0,1	39	1,0
<b>Quadri</b>	<b>351</b>	<b>8,5</b>	<b>61</b>	<b>1,5</b>	<b>412</b>	<b>10,0</b>	<b>355</b>	<b>8,6</b>	<b>62</b>	<b>1,5</b>	<b>417</b>	<b>10,1</b>	<b>343</b>	<b>8,5</b>	<b>55</b>	<b>1,4</b>	<b>398</b>	<b>9,8</b>
età inferiore ai 30 anni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni	99	2,4	25	0,6	124	3	109	2,6	26	0,6	135	3,3	104	2,6	22	0,5	126	3,1
età superiore ai 50 anni	252	6,1	36	0,9	288	7	246	5,9	36	0,9	282	6,8	239	5,9	33	0,8	272	6,7
<b>Impiegati</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>	<b>2.789</b>	<b>68,9</b>	<b>769</b>	<b>19,0</b>	<b>3.558</b>	<b>87,9</b>
età inferiore ai 30 anni	162	3,9	23	0,6	185	4,5	165	4,0	28	0,7	193	4,7	148	3,7	30	0,7	178	4,4
tra i 30 e i 50 anni	1.631	39,7	433	10,5	2.064	50,3	1.667	40,2	446	10,8	2.113	51,0	1.693	41,8	440	10,9	2.133	52,7
età superiore ai 50 anni	1.049	25,5	311	7,6	1.360	33,1	1.021	24,6	306	7,4	1.327	32,0	948	23,4	299	7,4	1.247	30,8
<b>Operai</b>	<b>35</b>	<b>0,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>35</b>	<b>0,9</b>	<b>41</b>	<b>1,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>41</b>	<b>1,0</b>	<b>41</b>	<b>1,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>41</b>	<b>1,0</b>
età inferiore ai 30 anni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni	18	0,4	-	-	18	0,4	23	0,6	-	-	23	0,6	24	0,6	-	-	24	0,6
età superiore ai 50 anni	17	0,4	-	-	17	0,4	18	0,4	-	-	18	0,4	17	0,4	-	-	17	0,4
<b>Totale</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>	<b>3.221</b>	<b>79,6</b>	<b>828</b>	<b>20,4</b>	<b>4.049</b>	<b>100</b>

Tabella 30. Numero totale di dipendenti suddivisi per tipologia contrattuale, area geografica (in cui sono impegnati) e genere. [GRI 102-8]

Dipendenti (headcount)	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Contratto tempo determinato</b>	N°	1	-	1	-	-	-	-	-	-
<i>Italia</i>		1	-	1	-	-	-	-	-	-
<i>America</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Asia</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Altro - Europa</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Contratto tempo indeterminato</b>		3.273	832	4.105	3.300	847	4.147	3.221	828	4.049
<i>Italia</i>		3.273	831	4.104	3.300	845	4.145	3.221	826	4.047
<i>America</i>		0	0	0	-	-	-	-	-	-
<i>Asia</i>		0	1	1	-	2	2	-	2	2
<i>Altro - Europa</i>		0	0	0	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>3.274</b>	<b>832</b>	<b>4.106</b>	<b>3.300</b>	<b>847</b>	<b>4.147</b>	<b>3.221</b>	<b>828</b>	<b>4.049</b>	

Tabella 31. Numero totale di dipendenti suddivisi per tipologia di impiego e genere. [GRI 102-8]

Dipendenti (head count)	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti full-time	N°	3.264	807	4.071	3.282	814	4.096	3.211	803	4.014
Dipendenti part-time		10	25	35	18	33	51	10	25	35
<b>Totale</b>		<b>3.274</b>	<b>832</b>	<b>4.106</b>	<b>3.300</b>	<b>847</b>	<b>4.147</b>	<b>3.221</b>	<b>828</b>	<b>4.049</b>

Tabella 32. Numero dei nuovi assunti, per gruppo di età, genere e area geografica. [GRI 401-1]

Numero dei nuovi assunti	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	N°	<b>226</b>	<b>20</b>	<b>246</b>	<b>138</b>	<b>11</b>	<b>149</b>	<b>154</b>	<b>19</b>	<b>173</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		176	16	192	116	8	124	141	18	159
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		48	4	52	21	2	23	12	1	13
<i>età superiore ai 50 anni</i>		2	-	2	1	1	2	1	-	1
<b>America</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Asia</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Altro- Europa</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Totale</b>	<b>226</b>	<b>20</b>	<b>246</b>	<b>138</b>	<b>11</b>	<b>149</b>	<b>154</b>	<b>19</b>	<b>173</b>	
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	176	16	192	116	8	124	141	18	159	
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	48	4	52	21	2	23	12	1	13	
<i>età superiore ai 50 anni</i>	2	0	2	1	1	2	1	-	1	

Nota: nel calcolo del numero di nuovi assunti sono inclusi anche i dipendenti con contratto a tempo determinato pseudo pilot (167 per il 2021, 97 per il 2020, 105 per il 2019)

In merito ai passaggi infragruppo per l'anno 2021, si evidenzia quanto segue:

in ENAV sono state assunte 8 risorse di IDS, suddivisi tra: 1 donna di età compresa tra 30 e 50 anni, e 7 uomini di cui 3 di età compresa tra 30 e 50 anni e 4 di età > 50 anni.

- In ENAV è stata assunta 1 risorsa di Techno Sky: 1 uomo di età > 50 anni.
- Infine, tra gli assunti e i cessati non risultano i dipendenti che hanno cambiato categoria professionale di appartenenza.

L'incremento delle unità, come ben visibile nelle tabelle sottostanti, è sostanzialmente dovuto alle assunzioni a tempo determinato. Nel 2021, infatti, sono stati assunti 167 operatori tecnici (pseudo pilot) che sono stati impiegati nelle attività addestrative per i controllori del traffico aereo. Nello specifico, informo che rispetto all'anno precedente il calendario della formazione/addestramento è stato intensificato per le esigenze derivanti dallo stato back to normal emerso a seguito dell'emergenza pandemica. Tali contratti si sono conclusi nel corso dello stesso anno

Tabella 33. 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.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	N°	<b>252</b>	<b>34</b>	<b>286</b>	<b>172</b>	<b>25</b>	<b>197</b>	<b>215</b>	<b>26</b>	<b>241</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		155	13	<b>168</b>	93	8	<b>101</b>	99	9	<b>108</b>
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		15	0	<b>15</b>	12	1	<b>13</b>	26	1	<b>27</b>
<i>età superiore ai 50 anni</i>		82	21	<b>103</b>	67	16	<b>83</b>	90	16	<b>106</b>
<b>America</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Asia</b>		<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	-	-
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	1	1	0	0	-	0	0	-
<b>Altro - Europa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	-	-	-	-	-	-
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Totale</b>	<b>252</b>	<b>35</b>	<b>287</b>	<b>172</b>	<b>25</b>	<b>197</b>	<b>215</b>	<b>26</b>	<b>241</b>	
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	155	13	168	93	8	101	99	9	108	
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	15	0	15	12	1	13	26	1	27	
<i>età superiore ai 50 anni</i>	82	22	104	67	16	83	90	16	106	

Nota: nel calcolo del numero di dipendenti che hanno lasciato il gruppo sono inclusi anche i dipendenti con contratto a tempo determinato pseudo pilot (167 per il 2021, 97 per il 2020, 105 per il 2019; 126 per il 2018;). Nel dato dei cessati è compresa una risorsa che ha concluso il rapporto di lavoro al 31.12.2019 (ultimo giorno lavorativo). Nel dato dei cessati non sono compresi coloro che hanno concluso il rapporto di lavoro al 31.12.2020.

Inoltre, nel corso del 2020, si sono registrati 70 passaggi infragruppo come segue:

n Techno Sky, sono cessate 69 risorse per essere assunte in ENAV, nello specifico:

- 28 donne di cui: 0 dipendenti <30 anni; 5 dipendenti tra 30 e 50 anni; 23 dipendenti >50 anni.
- 41 uomini di cui: 0 dipendenti <30 anni; 10 dipendenti tra 30 e 50; 31 dipendenti >50 anni.

In IDS AirNav è cessata 1 risorsa per essere assunta in ENAV, nello specifico:

- 1 donna di cui: 0 dipendenti <30 anni; 1 dipendenti tra 30 e 50 anni; 0 dipendenti >50 anni.

Tabella 34. Tasso di turnover. [GRI 401-1]

Tasso di turnover	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	%	7,7	4,09	6,97	5,2	3,0	<b>4,8</b>	6,7	3,1	<b>6</b>
<b>America</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Asia</b>		-	100	100	-	-	-	-	-	-

Altro - Europa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</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>	<b>6,7</b>	<b>3,1</b>	<b>6</b>

Tabella 35. Tasso di nuovi assunti. [GRI 401-1]

Tasso di nuovi assunti	di u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Italia	%	6,9	2,41	5,99	4,2	1,3	3,6	4,8	2,3	4,3
America		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Asia		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altro Europa		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</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>	<b>4,8</b>	<b>2,3</b>	<b>4,3</b>

Tabella 36. Numero di ore di formazione operativa aula ed e-learning suddivise per genere e categoria.

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	3	0	3	0	0	0	26	-	26
Quadri		354	0	354	112	32	144	426	85	511
Impiegati		105.577	8.224	113.801	96.586	3.092	99.678	83.690	8.054	91.744
Operai		200	0	200	363	0	363	32	-	32
<b>Totale</b>		<b>106.134</b>	<b>8.224</b>	<b>114.358</b>	<b>97.061</b>	<b>3.124</b>	<b>100.185</b>	<b>84.174</b>	<b>8.139</b>	<b>92.313</b>

Nota: Si segnala, inoltre, che i dati 2020 della formazione operativa sono stati riesposti a fronte di dati aggiornati che si sono resi disponibili dopo chiusura della DNF 2020.

Tabella 37. Numero di ore di formazione in aula ed e-learning suddivise per genere e categoria, compresa la formazione anticorruzione.

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donne	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	772	16	788	995	38	1.033	1.564,5	59	1.623
Quadri		3.941	1.080	5.021	4.465	1.190	5.655	3.639	989,5	4.682,5
Impiegati		22.522	5.888	28.410	15.306	6.231	21.537	17.244	6.599	23.843
Operai		299	0	299	146	-	146	283	-	283
<b>Totale</b>		<b>27.534</b>	<b>6.984</b>	<b>34.518</b>	<b>20.912</b>	<b>7.459</b>	<b>28.371</b>	<b>22.730,5</b>	<b>7.647,5</b>	<b>30.378</b>

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

Tabella 38. Numero di ore di formazione in aula ed e-learning in materia di salute e sicurezza sul lavoro suddivise per genere e categoria.

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	132	-	<b>132</b>	32	0	<b>32</b>	68	-	<b>68</b>
Quadri		670	46	<b>716</b>	448	52	<b>500</b>	761	47	<b>808</b>
Impiegati		7.587	574	<b>8.161</b>	7.256	493	<b>7.749</b>	12.892	1.543	<b>14.537</b>
Operai		96	0	<b>96</b>	356	-	<b>356</b>	736	-	<b>736</b>
<b>Totale</b>		<b>8.485</b>	<b>620</b>	<b>9.105</b>	<b>8.092</b>	<b>545</b>	<b>8.637</b>	<b>14.457</b>	<b>1.590</b>	<b>16.047</b>

Tabella 39. Numero di ore di formazione ambientale in aula ed e-learning.

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	1-	1-	<b>2-</b>	45	8	<b>53</b>	-	-	-
Quadri		364	49	<b>85</b>	186	30	<b>216</b>	-	-	-
Impiegati		160	27	<b>187</b>	928	108	<b>1.036</b>	-	-	-
Operai		-	-	-	10	-	<b>10</b>	-	-	-
<b>Totale</b>		<b>197</b>	<b>77</b>	<b>274</b>	<b>1.169</b>	<b>146</b>	<b>1.315</b>	-	-	-

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

Tabella 40. Ore medie di formazione. [GRI 404-1]

Ore di formazione (aula ed e-learning)	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Numero totale di ore di formazione erogate ai dipendenti	Ore	142.351	15.904	<b>158.255</b>	127.234	11.274	<b>138.508</b>	121.362	17.376	<b>138.738</b>
Numero totale di dipendenti	N.	3.274	832	<b>4.106</b>	3.300	847	<b>4.147</b>	3.221	828	<b>4.049</b>
<b>Ore medie di formazione erogate ai dipendenti</b>	Ore/N.	<b>43</b>	<b>19</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>13</b>	<b>33</b>	<b>38</b>	<b>21</b>	<b>34</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a dirigenti	Ore	908	17	<b>925</b>	1.072	46	<b>1.118</b>	1.659	59	<b>1.718</b>
Numero totale di dirigenti	N.	46	4	<b>50</b>	51	5	<b>56</b>	48	4	<b>52</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a dirigenti</b>	Ore/N.	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>20</b>	<b>35</b>	<b>15</b>	<b>33</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a quadri	Ore	5.001	1.175	<b>6.176</b>	5.211	1.304	<b>6.515</b>	4.826	1.121	<b>5.947</b>
Numero totale di quadri	N.	351	61	<b>412</b>	355	62	<b>417</b>	343	55	<b>398</b>

<b>Ore medie di formazione erogate a quadri</b>	Ore/ N.	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>15</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a impiegati	Ore	135.847	14.712	<b>150.559</b>	120.076	9.924	<b>130.000</b>	113.826	16.196	<b>130.022</b>
Numero totale di impiegati	N.	2.842	767	<b>3.609</b>	2.853	780	<b>3.633</b>	2.789	769	<b>3.558</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a impiegati</b>	Ore/ N.	<b>48</b>	<b>19</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>13</b>	<b>36</b>	<b>41</b>	<b>21</b>	<b>37</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a operai	Ore	595	0	<b>595</b>	875	0	<b>875</b>	1.051	0	<b>1.051</b>
Numero totale di operai	N.	35	-	<b>35</b>	41	-	<b>41</b>	41	-	<b>41</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a operai</b>	Ore/ N.	<b>17</b>	-	<b>17</b>	<b>21</b>	-	<b>21</b>	<b>26</b>	-	<b>26</b>

Nota: Si rimanda alla nota riportata alla tabella 36

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

Ore di addestramento continuo per genere	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	Ore	53.172	6.572	59.744	67.618	8.358	<b>75.976</b>	56.208	6.310	<b>62.518</b>

Tabella 42. Numero di dipendenti coinvolti nell'addestramento continuo suddivisi per genere.

Numero di dipendenti coinvolti per genere	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	N.	1.769	241	2.010	1.854	261	<b>2.115</b>	1.828	203	<b>2.031</b>

Tabella 43. Numero di ore di addestramento continuo unità operativa suddivise per genere.

Ore di addestramento unità operativa per genere	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	Ore	65.041	12.389	77.430	19.591	3.621	<b>23.212</b>	43.729	2.300	<b>46.029</b>

Tabella 44. Numero di dipendenti coinvolti in attività di addestramento continuo unità operativa suddivisi per genere.

Numero di dipendenti coinvolti per genere e funzione	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	N.	440	65	505	307	48	<b>355</b>	335	18	<b>353</b>

Tabella 45. Numero di episodi di discriminazione riscontrati e azioni intraprese. [GRI 406-1]

Episodi di discriminazione	u.m.	2021	2020	2019
Numero di episodi di discriminazione segnalati	N°	0	0	0
Numero degli episodi esaminati dall'azienda		0	0	0
Numero di piani di azione (remediation plan) definiti		0	0	0

Numero di piani di azione (remediation plan) che sono stati implementati	0	0	0
Numero di episodi non più soggetti ad azioni	0	0	0

Tabella 46. Numero di contenziosi con i dipendenti.

Numero di contenziosi pendenti con i dipendenti	u.m.	2021	2020	2019
Numero di contenziosi con i dipendenti	N°	48	51	43

Tabella 47. Numero di nuovi contenziosi con i dipendenti.

Numero di nuovi contenziosi con i dipendenti	u.m.	2021	2020	2019
Numero di contenziosi con i dipendenti	N°	11	13	26

Tabella 48. Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione. [GRI 102-41]

Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	u.m.	2021	2020	2019
Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	%	100	99,95	100

Nota: nel calcolo è escluso il personale Dirigente.

Tabella 49. Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato.

Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato	u.m.	2021	2020	2019
Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato	%	67	68	66

Nota: nel calcolo è escluso il personale Dirigente

Tabella 50. Numero di scioperi.

Numero di scioperi	u.m.	2021	2020	2019
Numero di scioperi	N°	16	6	9

Tabella 51. Numero di ore di sciopero.

Numero di ore di sciopero	u.m.	2021	2020	2019
Numero di ore di sciopero	N° ore	240	84	116



Tabella 52. Numero di infortuni sul lavoro registrabili, tassi di infortuni e numero di ore lavorate per i dipendenti. [GRI 403-9]

Dipendenti	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Totale infortuni sul lavoro registrabili</b>		<b>6</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>13</b>
Infortuni registrabili sul lavoro (ad esclusione degli infortuni con gravi conseguenze)	N°	6	1	7	8	2	10	11	2	13
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)		0	0	0	2	0	2	0	0	0
Decessi a seguito di infortuni sul lavoro		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Numero di ore lavorate<sup>42</sup></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>4.613.816</b>	<b>1.082.311</b>	<b>5.696.127</b>
<b>tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro</b>	N°	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze</b>		0	0	0	0,46	0	0,37	0	0	0
<b>tasso di infortuni sul lavoro registrabili</b>		1,26	0,86	1,18	2,31	1,83	2,22	2,38	1,85	2,28

Nota: Le modalità di calcolo degli indici sono: Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro:  $(N^{\circ} \text{ decessi} / N^{\circ} \text{ di ore lavorate}) \times 1.000.000$ ; Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze:  $(N^{\circ} \text{ infortuni con gravi conseguenze} / N^{\circ} \text{ di ore lavorate}) \times 1.000.000$ ; Tasso di infortuni sul lavoro registrabili:  $(N^{\circ} \text{ totale infortuni sul lavoro registrabili} / N^{\circ} \text{ di ore lavorate}) \times 1.000.000$ . 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 trasposto, in quanto ritenute significative in funzione dell'esposizione al rischio di infortunio sul lavoro e categorie presenti in maniera costante di anno in anno. Al momento non sono disponibili i dati relativi alle ore lavorate dai non dipendenti suddivise per genere e la tipologia di infortuni. Il Gruppo ENAV si impegna a raccogliere tali dati a partire dall'esercizio 2022 su tutto il territorio.

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.

Infortunio per tipologia	u.m.	2021			2020			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Incidente con mezzo aziendale	N°	1	0	1	0	0	0	1	0	0
Investito da auto		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incidente con mezzo privato		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Caduta e/o movimento inopportuno		1	1	2	6	1	7	5	2	7
Movimentazione manuale di carichi		1	0	1	0	0	0	0	0	0
Schiacciamento e/o contusione		1	0	1	2	0	2	0	0	0
Altre cause di infortunio		2	0	1	2	1	2	5	0	5
<b>Totale</b>		<b>6</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>13</b>

## Allegato 2 – Tabella: GRI Content Index

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
General Disclosure			
GRI 102: General Disclosures 2016	102-1 Nome dell'organizzazione	12-13	
	102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi	7-11	
	102-3 Luogo della sede principale	ENAV ha sede legale a Roma in Via Salaria 716	
	102-4 Luogo delle attività	7-11	
	102-5 Proprietà e forma giuridica	12-13; 38-39; 51-60	
	102-6 Mercati serviti	7-11	
	102-7 Dimensione dell'organizzazione	7-11; 147-148; 161	
	102-8 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	106-108; 147-148; 160-161	
	102-9 Catena di fornitura	72-74	
	102-10 Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	7-11; 72-74	
	102-11 Principio di precauzione	60-64	
	102-12 Iniziative esterne	44-50	
	102-13 Adesione ad associazioni	44-50	
	102-14 Dichiarazione di un alto dirigente	4-5	
	102-15 Impatti chiave, rischi e opportunità	59-64	
	102-16 Valori, principi, standard e norme di comportamento	7-11; 51-72	
	102-18 Struttura della governance	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari; 51-59; 148	
	102-24 Nomina e selezione del massimo organo di governo	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari; 51-59	

	102-40 Elenco dei gruppi di <i>stakeholder</i>	30-34	
	102-41 Accordi di contrattazione collettiva	123-124; 168	
	102-42 Individuazione e selezione degli <i>stakeholder</i>	30-34	
	102-43 Modalità di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	30-34; 152	
	102-44 Temi e criticità chiave sollevati	14-17; 30-34	
	102-45 Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	12-13	
	102-46 Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi	12-13; 30-34	
	102-47 Elenco dei temi materiali	30-34	
	102-48 Revisione delle informazioni	12-13	
	102-49 Modifiche nella rendicontazione	12-13	
	102-50 Periodo di rendicontazione	12-13	
	102-51 Data del report più recente	12-13	
	102-52 Periodicità della rendicontazione	La frequenza di reporting è annuale	
	102-53 Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	Per informazioni o commenti al presente documento è possibile inviare una richiesta a <a href="mailto:sostenibilita@enav.it">sostenibilita@enav.it</a>	
	102-54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards	12-13	
	102-55 Indice dei contenuti GRI	171-182	
	102-56 Assurance esterna	186	
<b>GRI STANDARDS</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Pagina di riferimento</b>	<b>Omission</b>
<b>Performance economiche</b>			
	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	

GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	38-41	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	38-41	
GRI 201: Performance economiche 2016	201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	38-41	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Anticorruzione</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 68-71	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 68-71	
GRI 205: Anticorruzione 2016	205-1 Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	68-71	
	205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Dalle analisi e dagli approfondimenti condotti non sono state accertate nel triennio (2019-2021) casistiche di atti corruttivi (attivi / passivi).	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Imposte</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 75	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 75	
GRI 207: Imposte 2019	207-1 Approccio alla fiscalità	75	
	207-2 Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	60-64; 75	
	207-3 Coinvolgimento degli <i>stakeholder</i> e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	75	

	207-4 Rendicontazione Paese per Paese	155-156	
<b>GRI STANDARDS</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Pagina di riferimento</b>	<b>Omission</b>
<b>Energia</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 76-77;91-95	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 76-77; 91-95	
GRI 302: Energia 2016	302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	91-95; 157	
<b>GRI STANDARDS</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Pagina di riferimento</b>	<b>Omission</b>
<b>Emissioni</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-67; 76-77; 91-94	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-67; 76-77; 91-94	
GRI 305: Emissioni 2016	305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	91-94; 158	
	305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	91-94; 158	
	305-3 Altre emissioni indirette di GHG (Scope 1)	158	
	305-5 Riduzione delle emissioni di GHG	158	
<b>GRI STANDARDS</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Pagina di riferimento</b>	<b>Omission</b>
<b>Rifiuti</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 76-77; 96-97	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 76-77; 96-97	
	306-1 produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	97-97; 159-160	

GRI 306: Rifiuti 2020	306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	96-97; 159-160	
GRI 306: Rifiuti 2020	306-3 Rifiuti prodotti	159-160	
	306-4 Rifiuti non destinati allo smaltimento	160	
	306-5 Rifiuti destinati allo smaltimento	160	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Compliance ambientale</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	51; 60-65; 76-77	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	51; 60-65; 76-77	
GRI 307: Compliance ambientale 2016	307-1 Non conformità con leggi e normative in materia ambientale	51; 148	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Occupazione</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 98-99; 106-108	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 98-99; 106-108	
GRI 401 Occupazione 2016	401-1 Nuove assunzioni e turnover	163-165	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Relazioni tra lavoratori e management</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 98-99; 120-125	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 98-99; 120-125	



GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Relazioni tra lavoratori e management			
GRI 402: Relazioni tra lavoratori e management 2016	402-1 Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	<p><i>Con riferimento ai cambiamenti organizzativi e il relativo periodo minimo di preavviso, ciascun paese del Gruppo rispetta le normative locali di riferimento in tale ambito.</i></p> <p><i>Nello specifico:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>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;</i></li> <li>- <i>per Techno Sky ed IDS 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.</i></li> </ul>	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Salute e sicurezza sul lavoro			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 98-99; 102-105	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 98-99; 102-105	
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro 2018	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	102-105	
	403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	102-105 Il personale del Gruppo è esposto ai rischi di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro riportati al paragrafo "La gestione dei rischi ESG e il sistema di Enterprise Risk Management". Non esistono, tuttavia, attività di lavoro che espongono il lavoratore a rischio di malattie specifiche o che hanno un'alta incidenza dal punto di vista dell'esposizione al rischio.	
	403-3 Servizi di medicina del lavoro	102-105	
	403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	102-105	
	403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	102-105	
	403-6 Promozione della salute dei lavoratori	102-105; 120-122	
	403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	102-105	
	403-9 Infortuni sul lavoro	169-170	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Formazione e istruzione</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 98-99; 108-117	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 98-99; 108-117	
GRI 404: Formazione e istruzione 2016	404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	165-167	
	404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	108-117	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Diversità e pari opportunità</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 98-99; 118-119	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 98-99; 118-119	
GRI 405: Diversità e pari opportunità 2016	405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	147-148; 161	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Non discriminazione</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 98-99; 118-119	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 98-99; 118-119	
GRI 406: Non discriminazione 2016	406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	167-168	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Valutazione del rispetto dei diritti umani</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 71-74	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 71-74	
GRI 412: Valutazione del rispetto dei diritti umani 2016	412-1 Attività che sono state oggetto di verifiche in merito al rispetto dei diritti umani o valutazioni d'impatto	71-74	
	412-3 Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani	153-154	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Comunità locali</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 84-85	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 84-85	
GRI 413: Comunità locali 2016	413- 2 Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	84-85	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Salute e sicurezza dei clienti</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 134-140	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 134-140	
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 ad 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.	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Compliance socioeconomica</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	51; 60-64; 148	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	51; 60-64; 148	
GRI 419: Compliance socioeconomica 2016	419-1 Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica	51; 148	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Governance solida</b>			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	51-61	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	51-61	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Security			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	60-64; 132-137	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	60-64; 132-137	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Innovazione tecnologica			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	129-131; 146	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	129-131; 146	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
Qualità del servizio			
GRI 103: Modalità di gestione 2016	103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	35-38	
	103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	129-131; 146	
	103-3 Valutazione delle modalità di gestione	129-131; 146	

## Allegato 3 – I sistemi di gestione, le certificazioni e le attestazioni del Gruppo

Di seguito l'elenco dei sistemi di gestione implementati nel Gruppo nel 2021:

- Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV (203 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative)
- Sistema di Gestione per la Qualità di Techno Sky (125 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative)
- Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro del Gruppo ENAV (18 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 (36 documenti tra procedure e istruzioni operative)
- Sistema di Gestione della Security del Gruppo ENAV (42 documenti tra 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 di IDS AirNav, rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato per la parte relativa alla sicurezza delle informazioni
- Certificazione ISO 37001:2016 del Sistema di Gestione Anticorruzione di ENAV
- 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 di Techno Sky 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
- 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
- Accredito 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 Integrated for Development (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 Integrated for Development (CMMI-DEV) per lo sviluppo di prodotti e servizi che attesta il grado di maturità raggiunto nello sviluppo del software (Maturity Level 3)



- Certificazione di IDS AirNav 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

#### **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

Obiettivi futuri	Deadline
Implementazione di un Sistema di Gestione per la Qualità di D-Flight in accordo alla norma ISO 9001 e rilascio certificazione da parte di un Organismo di Certificazione accreditato	Fine 2022
Estensione del Security Management System di ENAV a D-Flight e certificazione di D-Flight in accordo alla norma ISO 27001 da parte di un Organismo di Certificazione accreditato	Fine 2022
Estensione del Security Management System di ENAV a Techno Sky e certificazione di Techno Sky in accordo alla norma ISO 27001 da parte di un Organismo di Certificazione accreditato	Fine 2022

## 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 2021 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 21 aprile 2022 (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:
  - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
  - politiche praticate dal Gruppo connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
  - principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lettera a).

5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.  
In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Enav S.p.A. e con il personale della Techno Sky S.r.l. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di gruppo
  - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare 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. e la Techno Sky S.r.l., che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività e del loro 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.

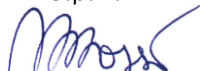
## Conclusioni

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 2021 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 aprile 2022

EY S.p.A.



Riccardo Rossi  
(Revisore Legale)