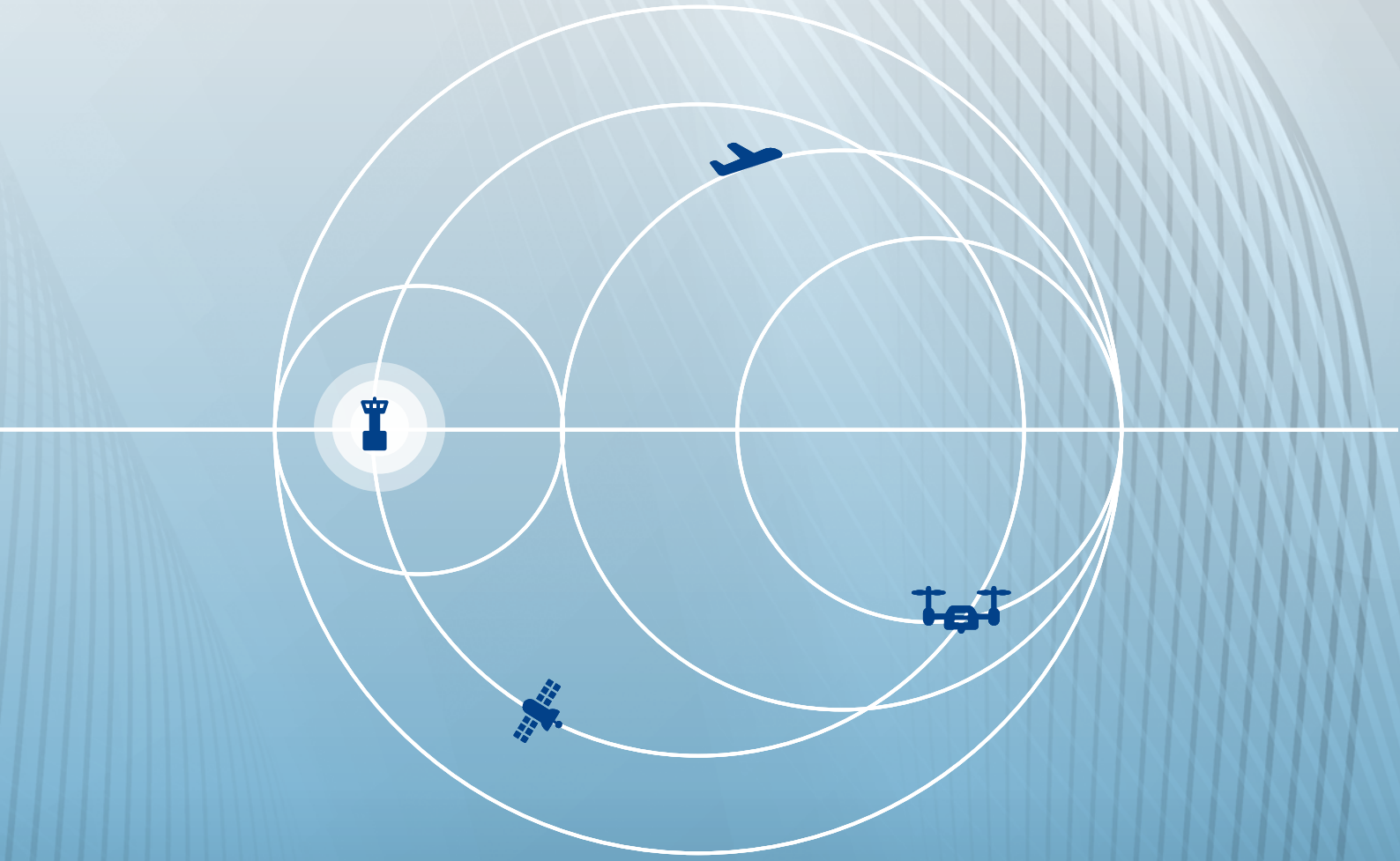
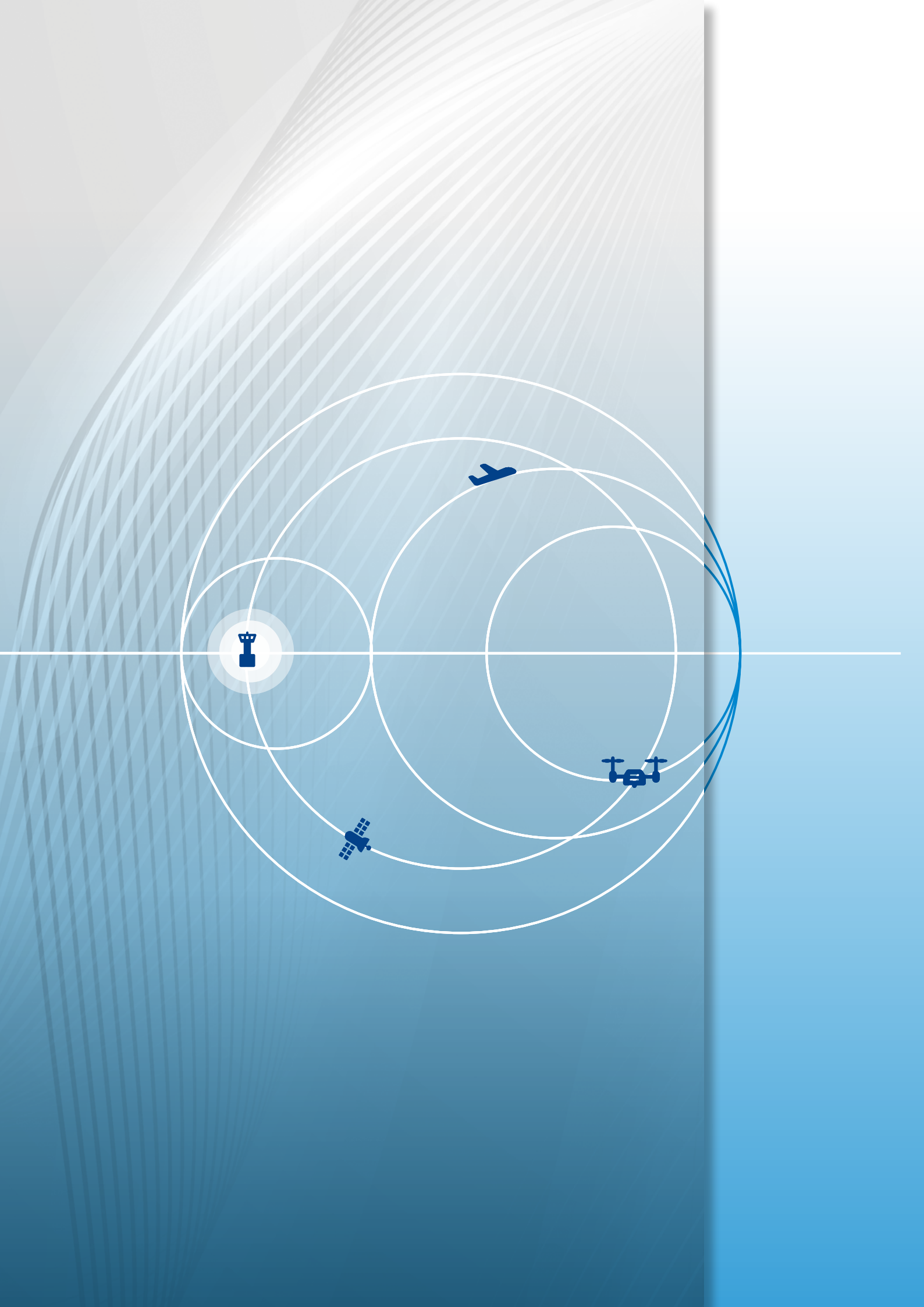
enav SpA

2025
RELAZIONE ANNUALE INTEGRATA



INNOVATING THE SKY

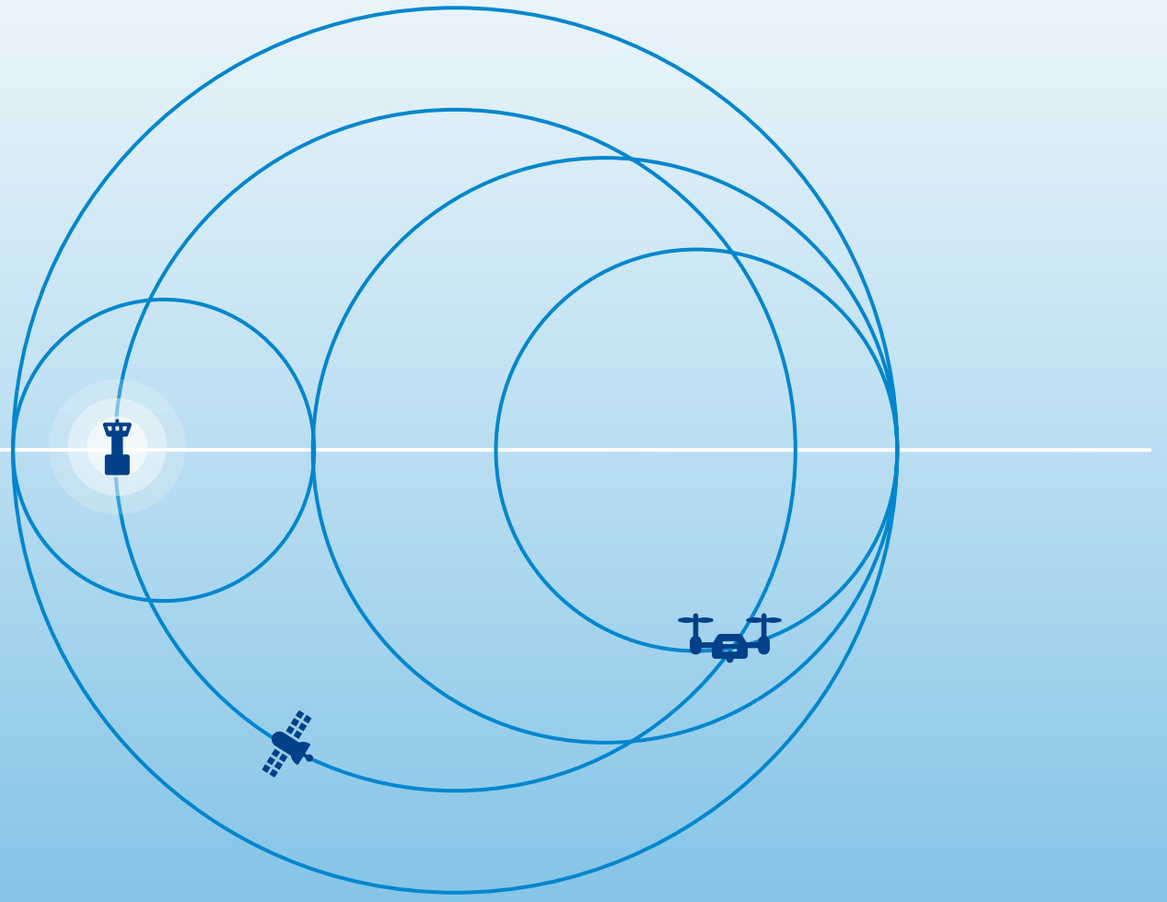


2025
RELAZIONE ANNUALE INTEGRATA

ENAV garantisce ogni giorno
la sicurezza e l'efficienza della
navigazione aerea, generando valore
attraverso competenze, innovazione
e tecnologia.

In un contesto in rapida trasformazione,
il Gruppo investe nello sviluppo
delle persone, nella digitalizzazione
dei processi e nella sostenibilità,
contribuendo all'evoluzione del
trasporto aereo e alla competitività
del sistema Paese.

ENAV.
INNOVATING THE SKY



2025
RELAZIONE ANNUALE INTEGRATA



Mission e Vision

Lo spazio aereo rappresenta un'infrastruttura strategica per il nostro Paese e noi di ENAV ci impegniamo a renderlo una risorsa che assicuri mobilità sostenibile e sviluppo economico con l'integrazione di nuovi servizi.

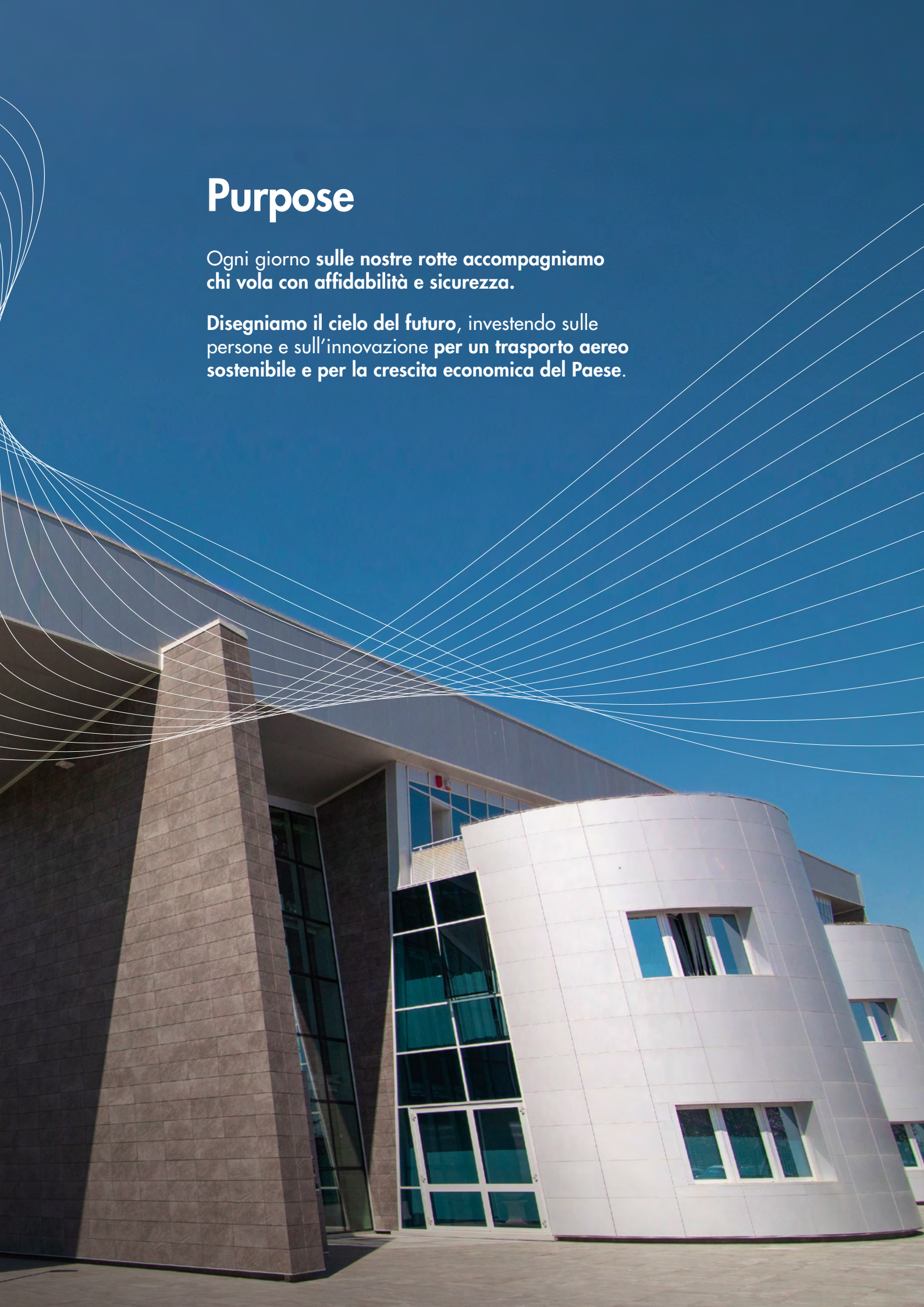
Lavoriamo per un futuro sostenibile del trasporto aereo grazie ai continui investimenti sull'innovazione e sulle nostre persone. **Garantiamo sicurezza e puntualità ai milioni di passeggeri** che volano nei cieli italiani contribuendo alla crescita del trasporto aereo nazionale ed europeo con efficienza e innovazione.

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

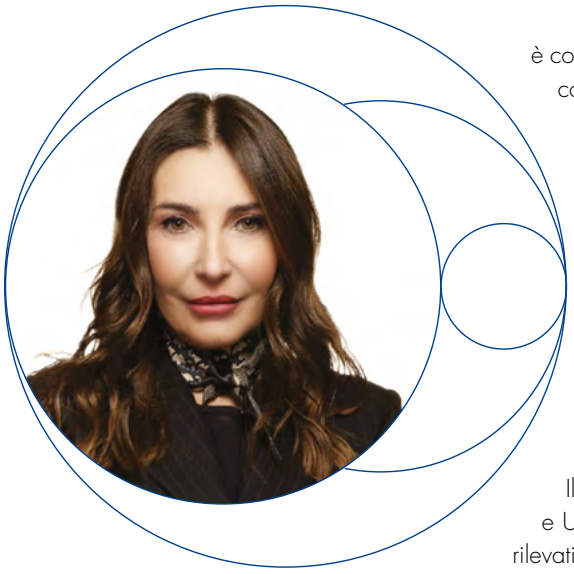
Purpose

Ogni giorno **sulle nostre rotte accompagniamo chi vola con affidabilità e sicurezza.**

Disegniamo il cielo del futuro, investendo sulle persone e sull'innovazione **per un trasporto aereo sostenibile e per la crescita economica del Paese**.



Lettera agli Stakeholder



Alessandra Bruni

La Presidente

Cari Stakeholder,

è con grande soddisfazione che vi presentiamo la Relazione Annuale Integrata 2025, condividendo con voi un aggiornamento sui progressi compiuti dal Gruppo ENAV nel corso dell'ultimo anno.

Il 2025 rappresenta il primo anno del nuovo periodo regolatorio, relativo al quinquennio 2025-2029 (RP4), dove sono stati previsti i livelli dei costi e del traffico, degli investimenti e delle performance operative per l'intero periodo di riferimento. Nel mese di maggio 2025, la Commissione europea ha ufficialmente approvato il Piano delle Performance italiano, tramite la Decisione UE n. 2025/1058, fissando in tal modo, per gli anni del quarto periodo di riferimento, i parametri economici ed operativi per ENAV, ivi inclusi i costi e i volumi di traffico per la determinazione delle tariffe per i servizi della navigazione aerea.

Il traffico aereo ha registrato nel 2025 risultati record, con un volume di voli assistiti e Unità di Servizio in crescita rispetto al precedente anno e superiori ai valori medi rilevati tra i paesi europei, a conferma dell'elevato livello di performance del Gruppo ENAV e della capacità del sistema di rispondere efficacemente a una domanda in costante aumento.

L'importante incremento del traffico aereo e dei ricavi regolamentati della Capogruppo, la crescita dei ricavi correlati alle attività sul mercato non regolamentato, l'impulso dettato dalle progettualità tecnologiche avviate nell'anno, hanno positivamente contribuito a contenere nel 2025 il ridimensionamento dei ricavi da balance, quale effetto tipico dei primi anni del nuovo periodo regolatorio di riferimento.

Come anticipato, il 2025 rappresenta il primo anno del nuovo periodo regolatorio 2025-2029 e, come già osservato in circostanze similari, le risultanze di conto economico di tale primo anno scontano un sostanziale ridimensionamento dei ricavi derivanti dal meccanismo regolatorio rispetto alle risultanze dell'ultimo anno del periodo in chiusura (in questo caso il 2024).

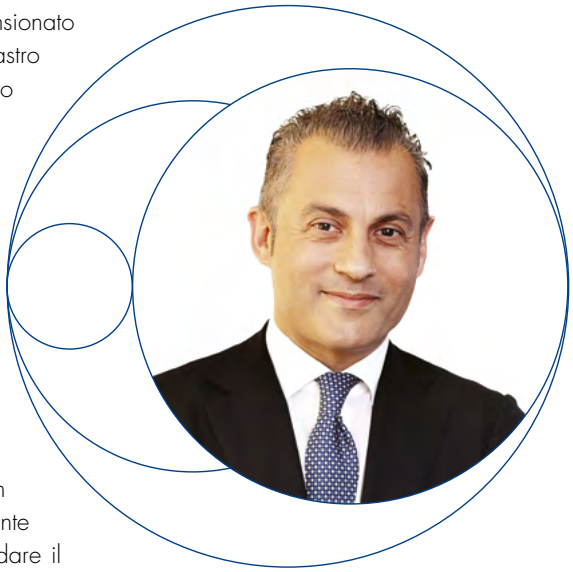
Per quanto detto, l'EBITDA del 2025, pari a 252,7 milioni di euro, pur in riduzione di 58,3 milioni di euro rispetto al 2024 (in cui si era registrato il risultato record di 310,9 milioni di euro), si posiziona invece sulla parte alta della forbice comunicata al mercato con la *guidance* del 2025.

Un impatto positivo sul 2025 è certamente correlato al bonus sulla qualità previsto dallo schema delle performance comunitario, in relazione al raggiungimento dei target sulla puntualità. A fine 2025, il ritardo in Rotta per cause attribuibili ad ENAV è risultato pari a 0,010 minuti per volo, a fronte di un target previsto per l'anno pari a 0,14 minuti di ritardo per volo. Tale performance ha quindi consentito l'iscrizione nel bilancio dell'anno di una quota di ricavo da balance per circa 13 milioni di euro.

L'anno appena concluso ha altresì evidenziato l'avvio di importanti progetti tecnologici, essenzialmente correlati allo sviluppo del nuovo modello operativo di ENAV di gestione del traffico aereo. In particolare, si evidenzia l'avviamento operativo del *Remote Tower Control Center* di Brindisi, tramite l'attivazione del primo modulo di torre remota e le attività per l'integrazione del Controllo di Avvicinamento (APP) dell'Aeroporto di Firenze nell'Area Control Center di Roma.

Passando alla sostenibilità, in un anno segnato da importanti evoluzioni normative per la

sostenibilità aziendale a livello europeo — tra cui l'introduzione del pacchetto Omnibus, volto a semplificare gli obblighi di reporting per molte imprese — ENAV non ha ridimensionato il proprio impegno. Al contrario, la sostenibilità continua a rappresentare un pilastro fondamentale del modello di creazione di valore del Gruppo, pienamente integrato nelle scelte industriali e nella visione di lungo periodo. In un contesto che richiede alle aziende non solo efficienza operativa, ma anche responsabilità verso l'ambiente, le persone e i territori in cui operano, ENAV prosegue con determinazione nel percorso intrapreso. La sostenibilità rimane per noi una leva strategica per accompagnare la trasformazione del settore dell'aviazione e contribuire allo sviluppo di un sistema di trasporto aereo sempre più sicuro, efficiente e attento agli impatti ambientali e sociali.



Pertanto, nell'aggiornamento del Piano Industriale 2025-2029, presentato ad aprile 2025, abbiamo ulteriormente rafforzato l'integrazione tra il Piano Industriale e la strategia di sostenibilità, consolidando una visione unitaria nella quale gli obiettivi economici, ambientali e sociali si sostengono reciprocamente. In parallelo, è stato approvato il nuovo Piano di Sostenibilità 2025-2029, pienamente allineato all'orizzonte temporale del Piano Industriale, con l'obiettivo di consolidare il ruolo di leadership del Gruppo nello sviluppo sostenibile del trasporto aereo e di porre le basi per il raggiungimento di ulteriori traguardi nei prossimi anni.

Pasqualino Monti

L'Amministratore Delegato

Anche il 2025 è stato un anno significativo in termini di contributo operativo alla decarbonizzazione del settore. Attraverso progetti come il Free Route, l'Arrival Manager (AMAN) e le altre iniziative legate all'ottimizzazione delle rotte, ENAV ha reso possibile la riduzione di circa 331.700 tonnellate di CO_2 generate dal traffico gestito. Considerando il periodo compreso tra il 2016 e il 2025, i progetti implementati hanno consentito un risparmio complessivo di 1,7 milioni di tonnellate di CO_2.
Parallelamente, nel 2025 il Gruppo ha raggiunto una riduzione di oltre l'86% delle emissioni dirette e indirette (scope 1 e 2) rispetto al 2019, mantenendo lo status di azienda *carbon neutral*. Un risultato che conferma la solidità della nostra strategia di riduzione e la capacità del Gruppo di decarbonizzare le proprie attività in modo strutturale.
Il riconoscimento del nostro impegno è arrivato anche quest'anno da parte della comunità internazionale. Per il secondo anno consecutivo, ENAV è stata inserita nella prestigiosa "A List" di CDP, mentre l'agenzia S&P Global ha incluso per la prima volta il nostro Gruppo, unica realtà italiana del trasporto aereo, all'interno del Sustainability Yearbook 2026. Un ulteriore segnale della leadership che ENAV continua a esercitare nel panorama dell'aviazione sostenibile, contribuendo con coerenza agli obiettivi di lungo termine del settore.

Il consolidamento dei nostri risultati, unito ai riconoscimenti internazionali e al rafforzamento della nostra strategia integrata, testimonia la solidità della visione che guida il Gruppo: una visione orientata alla creazione di valore sostenibile, alla sicurezza del volo e al contributo attivo allo sviluppo del settore dell'aviazione del futuro.
Siamo orgogliosi del percorso intrapreso e consapevoli che i traguardi raggiunti sono frutto dell'impegno condiviso tra ENAV, i suoi stakeholder e tutte le persone che ogni giorno contribuiscono con professionalità e competenza alla crescita del Gruppo.

Presentazione della Relazione Annuale Integrata 2025

La Relazione Annuale Integrata 2025 del Gruppo ENAV **contiene, in continuità con il 2024, la Relazione sulla Gestione che include al paragrafo 5 la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità**, il Bilancio Consolidato e il Bilancio di Esercizio della Capogruppo con l'obiettivo di fornire in un unico documento i dati finanziari e non finanziari e di fornire agli stakeholder una rendicontazione completa e trasparente delle attività del Gruppo, dei risultati conseguiti e degli impatti sociali ed ambientali.

Con la Relazione Annuale Integrata, il **Gruppo ENAV adempie a quanto previsto dal D. Lgs n. 125 del 6 settembre 2024 emesso in attuazione della Direttiva (UE) 2022/2464 che ha previsto l'introduzione della *Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)*** in materia di **rendicontazione societaria di sostenibilità**. Tale direttiva prevede l'adozione degli *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS) al fine di garantire la comparabilità delle informazioni di sostenibilità.

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

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

Relativamente al Regolamento UE Tassonomia, si evidenzia che il Gruppo ENAV non ha adottato per l'esercizio 2025 le modifiche introdotte dall'Atto Delegato dell'8 gennaio 2026 al Regolamento UE 2020/852, il tutto in conformità al Regolamento 2026/73 che all'articolo 4 permette l'applicazione per l'esercizio 2025 dei Regolamenti 2021/2178, 2021/2139 e 2023/2486.

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

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

La Relazione Annuale Integrata è inoltre redatta nel formato elettronico di comunicazione di cui al Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea (Regolamento ESEF – *European Single Electronic Format*) relativamente al Bilancio Consolidato, data la non attuale obbligatorietà relativamente alla Rendicontazione consolidata di Sostenibilità per l'anno 2025.

Indice

RELAZIONE SULLA GESTIONE E RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ 9

1. OVERVIEW 10
1.1. Highlights 2025 10
1.2. GLi Organi Sociali 14
1.3. La storia del Gruppo ENAV 16
1.4. Il Modello Organizzativo 18
1.5. L'andamento del titolo e azionariato 19
1.6. L'Assetto societario 22

2. MODELLO DI BUSINESS E STRATEGIA 24
2.1. La strategia del Gruppo 24
2.2. L'Attività del Gruppo 25
2.2.1. Attività core business 25
2.2.2. Attività non core 29
2.3. Investimenti e PNRR 30

3. GESTIONE DEI RISCHI E DELLE OPPORTUNITÀ 34

4. ANDAMENTO OPERATIVO E ECONOMICO PATRIMONIALE 42
4.1 Scenario di riferimento e risultato della gestione 42
4.2 Andamento del mercato e del traffico aereo 43
4.3 Risultati economico, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV 50
4.4 Risultati economici, patrimoniali e finanziari di ENAV S.p.A. 58
4.5 Informazioni riguardanti le principali società del Gruppo ENAV 64

5. RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ 67

6. ALTRE INFORMAZIONI 172

7. PROSPETTO DI RACCORDO TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO DI ENAV S.p.A. E I CORRISPONDENTI DATI CONSOLIDATI 175

8. EVENTI DI RILIEVO SUCCESSIVI AL 31 DICEMBRE 2025 176

9. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE 177

10. PROPOSTA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI 178

BILANCIO CONSOLIDATO 181

BILANCIO DI ESERCIZIO 269





01

RELAZIONE SULLA GESTIONE E RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

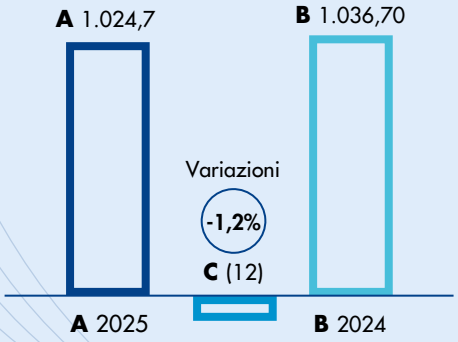
1 Overview

1.1 Highlights 2025

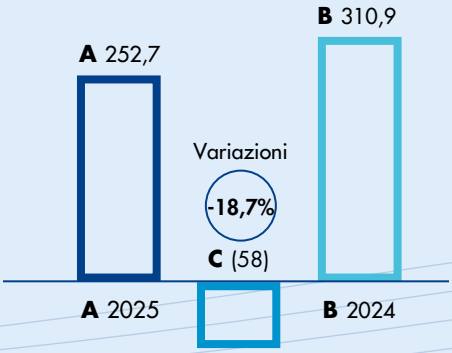
I principali dati economici, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV si intendono in milioni di euro.

Risultati economici

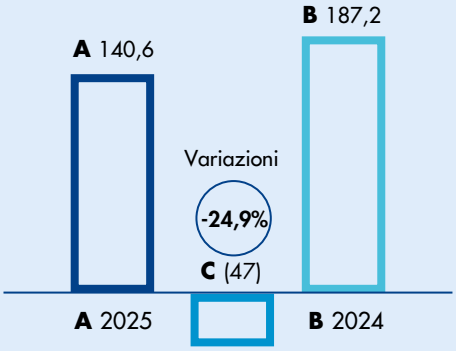
Ricavi



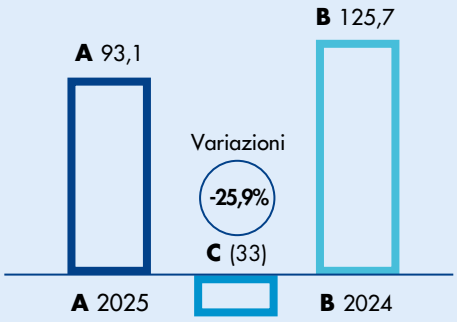
EBITDA



EBIT



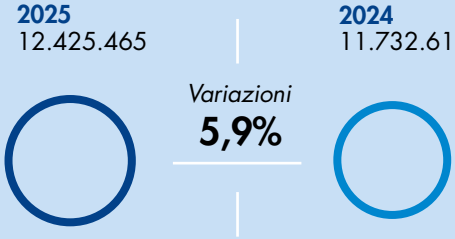
Risultato netto consolidato



Legenda **A** = 2025 **B** = 2024 **C** = Variazioni

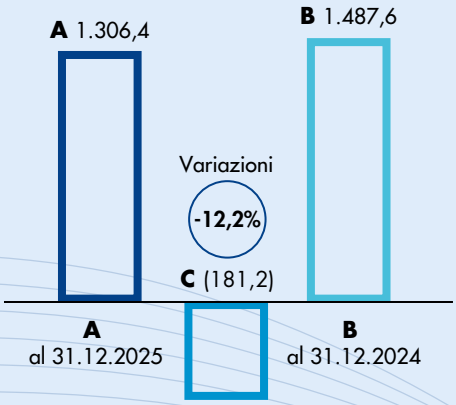
Risultati Operations

Unità di servizio di Rotta

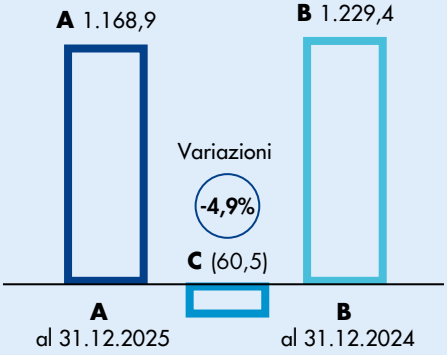


Risultati patrimoniali e finanziari

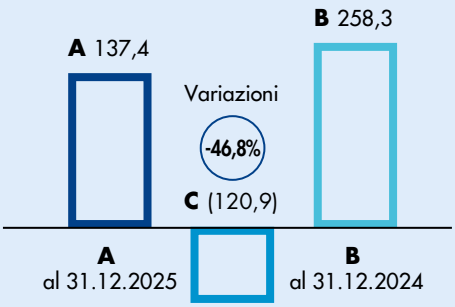
Capitale investito netto



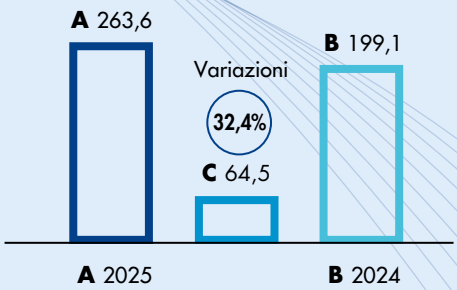
Patrimonio netto consolidato



Indebitamento finanziario netto

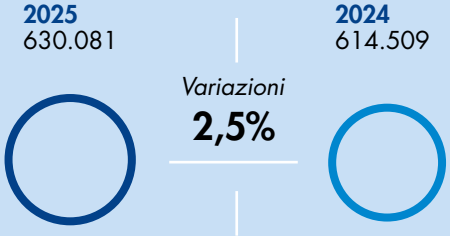


Free cash flow

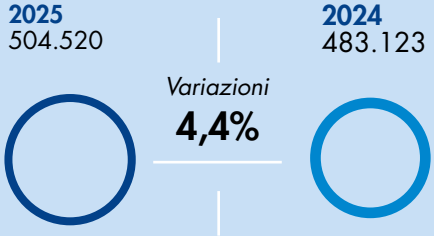


Legenda **A** = al 31.12.2025 **B** = al 31.12.2024 **C** = Variazioni

Unità di servizio 1° fascia di Terminale



Unità di servizio 2° fascia di Terminale



Indicatori di sostenibilità

Environment

Emissioni di tCO_2 Scope 1 e Scope 2 Market based

5.266 — 4.890 **(2024)**

Emissioni ridotte grazie alla procedura "Free Route"

320.000 tCO_2 — 297.000 tCO_2 **(2024)**

% di riduzione nelle emissioni di CO_2 di Scope 1 e Scope 2 vs Baseline FY2019

-86,4% — -87,4% **(2024)**

Emissioni ridotte grazie al sistema "AMAN"

11.700 tCO_2 — 9.700 tCO_2 **(2024)**

Riduzione % delle emissioni scope 3 in target SBTi (vs 2019)

-57% — -55,6% **(2024)**

Rating CDP Climate Change

A List — A **(2024)**

Social

Dipendenti in organico a fine esercizio

4.467 4.376 **(2024)**

Ore di formazione erogate

361.202 382.483 **(2024)**

Nuovi assunti di cui *under* 30

498 di cui *under 30* **358**
507 di cui *under 30*
361 **(2024)**

Governance

% di remunerazione a breve termine connessa ad obiettivi ESG

15% 15% **(2024)**

% di remunerazione a lungo termine connessa ad obiettivi ESG

10% 10% **(2024)**

1.2 Gli Organi Sociali

L'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 28 aprile 2023 ha nominato il Consiglio di Amministrazione che rimane in carica per tre esercizi, fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2025.

L'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 28 maggio 2025 ha nominato il Collegio Sindacale che rimane in carica per tre esercizi, fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2027.
Il Consiglio di Amministrazione tenutosi il 23 giugno 2025 ha nominato l'Organismo di Vigilanza per il triennio 2025-2027.

Con delibera del 18-19 novembre 2025 la Corte dei Conti ha assegnato le funzioni di Delegato sostituto al controllo sulla gestione finanziaria di ENAV S.p.A. al Presidente Vittorio Raeli con decorrenza dal 1° gennaio 2026 e per quattro esercizi finanziari.



CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
(Triennio 2023-2025)

Presidente
Alessandra Bruni

Amministratore Delegato
Pasqualino Monti

Consiglieri
Carla Alessi
Stefano Arcifa
Rozemaria Bala
Franca Brusco
Carlo Paris
Antonio Santi
Giorgio Toschi

COMITATO CONTROLLO E RISCHI E PARTI CORRELATE

Presidente
Antonio Santi

Componenti
Stefano Arcifa
Franca Brusco

COMITATO NOMINE E GOVERNANCE

Presidente
Giorgio Toschi

Componenti
Stefano Arcifa
Carlo Paris

COMITATO REMUNERAZIONI

Presidente
Franca Brusco

Componenti
Rozemaria Bala
Giorgio Toschi

COMITATO SOSTENIBILITÀ

Presidente
Carlo Paris

Componenti
Rozemaria Bala
Alessandra Bruni
Antonio Santi

COLLEGIO SINDACALE
(Triennio 2025-2027)

Presidente
Roberto Cassader

Sindaci effettivi
Eleonora Di Vona
Leonardo Quagliata

Sindaci supplenti
Luigi Lausi
Guido Lenzi

ORGANISMO DI VIGILANZA
(Triennio 2025-2027)

Presidente
Maurizio Bortolotto

Componenti
Silvia Massi
Andrea Miroli

SOCIETÀ DI REVISIONE

PwC S.p.A.
nominata dall'Assemblea del 10 maggio 2024 per gli esercizi 2025-2033

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

Vittorio Raeli

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

1.3 La storia del Gruppo ENAV

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

ENAV è stata costituita ai sensi delle disposizioni della Legge n. 665 del 21 dicembre 1996, in forza della quale la precedente "Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (AAAVTAG)", struttura indipendente della pubblica amministrazione dello Stato italiano, è stata dapprima trasformata in "ente pubblico economico" denominato "Ente Nazionale di Assistenza al Volo" e, successivamente, in data 1 gennaio 2001, in forza del Decreto Interdipartimentale n. 704993 del 22 dicembre 2000 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Dipartimento del Tesoro, ha assunto la corrente forma giuridica di società per azioni, assumendo la denominazione ENAV S.p.A.
Nel dicembre 1995, con la Legge n. 575 del 20 dicembre 1995, l'Italia ha ratificato la "Convenzione Internazionale Eurocontrol, relativa alla Cooperazione per la Sicurezza dello Spazio Aereo" aderendo alla European Organization for the Safety of Air Navigation (Eurocontrol), un'organizzazione intergovernativa che comprende, tra gli altri, anche gli Stati Membri dell'Unione europea.

Dal 26 luglio 2016 le azioni di ENAV sono quotate sul Mercato Euronext Milan organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. e al 31 dicembre 2025 il capitale della capogruppo risulta detenuto per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per il 46,46% da azionariato istituzionale ed individuale e per lo 0,26% dalla stessa ENAV sotto forma di azioni proprie.

1981

In seguito alla smilitarizzazione del controllo del traffico aereo, viene creata l'AAAVTAG, ente pubblico non economico

1996

AAAVTAG viene trasformato in ente pubblico economico con il nome di ENAV, Ente Nazionale per l'Assistenza al volo

2001

ENAV è trasformato in una società per azioni di totale proprietà pubblica, denominata ENAV S.p.A.

2006

Viene acquistata Vitrociset Sistemi, ramo d'azienda scorporato da Vitrociset, che nel 2007 sarà rinominata Techno Sky, con la mission di manutenere gli impianti tecnologici di ENAV

2008

ENAV partecipa alla società di diritto francese ESSP SAS, con quota azionaria del 16,7%, per la fornitura del servizio di navigazione satellitare GPS denominato EGNOS

2013

Nasce la società ENAV Asia Pacific, di diritto malese con sede a Kuala Lumpur, che fornisce servizi di consulenza per il controllo del traffico aereo e si pone come avamposto commerciale nelle regioni del sud est asiatico

2014

Si costituisce ENAV North Atlantic, società di diritto statunitense, con l'obiettivo di gestire la partecipazione ad Aireon, una società costituita per realizzare il primo sistema satellitare al mondo di sorveglianza globale per il controllo del traffico aereo e di cui ENAV detiene l'8,6% del capitale sociale

2016

Dal mese di luglio 2016 ENAV è quotata sul Mercato Euronext Milan, organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.

2018

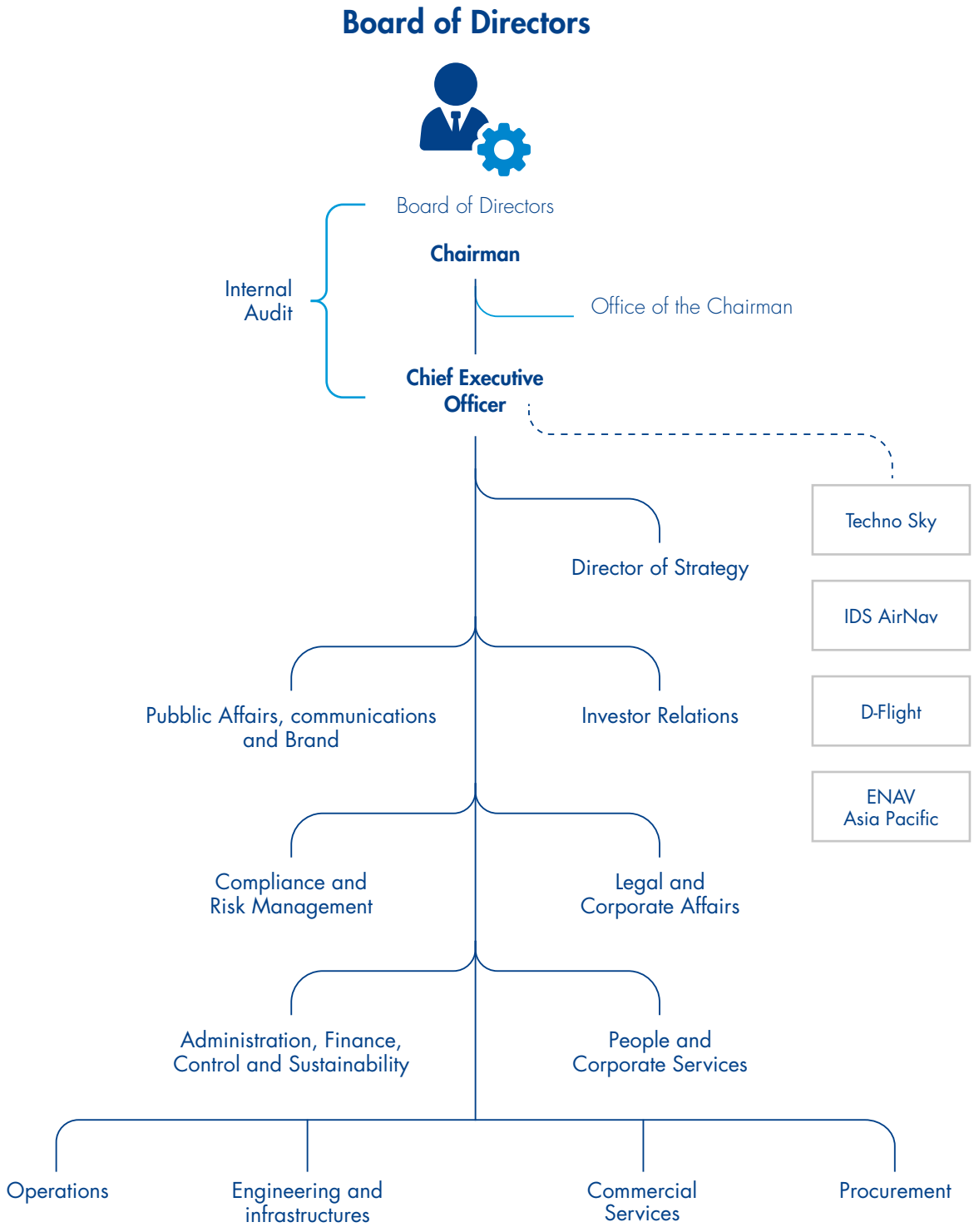
Nasce D-Flight, società in cui ENAV detiene il 60%, che eroga servizi di gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto

2019

Viene acquisita IDS AirNav, ramo d'azienda di IDS SpA, che opera nell'ambito del settore non regolamentato dei servizi e delle tecnologie dell'Air Traffic Management

1.4 Il Modello Organizzativo

Nel corso del 2025 la macrostruttura di ENAV è stata oggetto di interventi finalizzati al consolidamento del modello organizzativo di Gruppo e al rafforzamento della governance a presidio degli obiettivi di Piano Industriale.
È rimasto invece essenzialmente invariato il modello organizzativo di Gruppo, che prevede la centralizzazione dei servizi di staff in capo alla Capogruppo, consentendo alle Società controllate di mantenere il focus sul proprio core business e di beneficiarne in termini di efficienza e specializzazione.
Di seguito si rappresenta la macrostruttura di ENAV S.p.A. in vigore al 31 dicembre 2025.



Le iniziative di sviluppo organizzativo si sono, peraltro, inserite in un contesto caratterizzato da:

- posecuzione del percorso di rafforzamento delle professionalità dell'area *Operations* attraverso processi di qualificazione professionale di risorse interne e selezioni esterne;
- interventi di mobilità interna e gestione mirata del *turnover* nelle aree *Corporate*, al fine di migliorare il set di competenze esistenti a sostegno di tutte le attività del Gruppo.

Pertanto, in questo contesto, nel corso del 2025 sono stati attuati i seguenti principali interventi organizzativi.

- *Governance del Piano Industriale*: costituzione di una cabina di regia interfunzionale, a presidio della gestione del Piano Industriale, la cui responsabilità è stata affidata al Director of Strategy.
- *Macrostruttura*:
  - ricollocazione della struttura *Investor Relations* a riporto diretto dell'Amministratore Delegato in ottica di rafforzamento del presidio della comunicazione finanziaria e delle relazioni con gli investitori;
  - ricollocazione della struttura *Sustainability*, precedentemente a riporto del CEO, in ambito Chief Financial Officer, al fine di rafforzare l'integrazione tra le politiche di sostenibilità e la gestione economico-finanziaria del Gruppo.
- *Director of Strategy*: ampliamento di perimetro attraverso l'acquisizione della struttura *Security*, precedentemente a riporto della struttura *Compliance and Risk Management*, con l'obiettivo di rafforzare il posizionamento della sicurezza fisica e informatica come leva strategica, a supporto dello sviluppo degli obiettivi del Gruppo.
- *Operations:*
  - accentramento nella struttura *Operational Services, Regulation and Training* dei servizi operativi per la navigazione aerea, della gestione commesse ENAV sul mercato terzo e delle attività internazionali;
  - riorganizzazione della struttura ATM *System Evolution and Strategic Services Planning*, in ottica di rafforzamento dell'*accountability* sui progetti di innovazione e sviluppo.
- *Engineering and Infrastructures*: ampliamento di perimetro attraverso l'acquisizione della struttura *Corporate IT Systems*, precedentemente in ambito *People and Corporate Services*, al fine di massimizzare le sinergie in termini di competenze e infrastrutture IT nell'ambito del Piano di Trasformazione dei sistemi ERP di Gruppo.

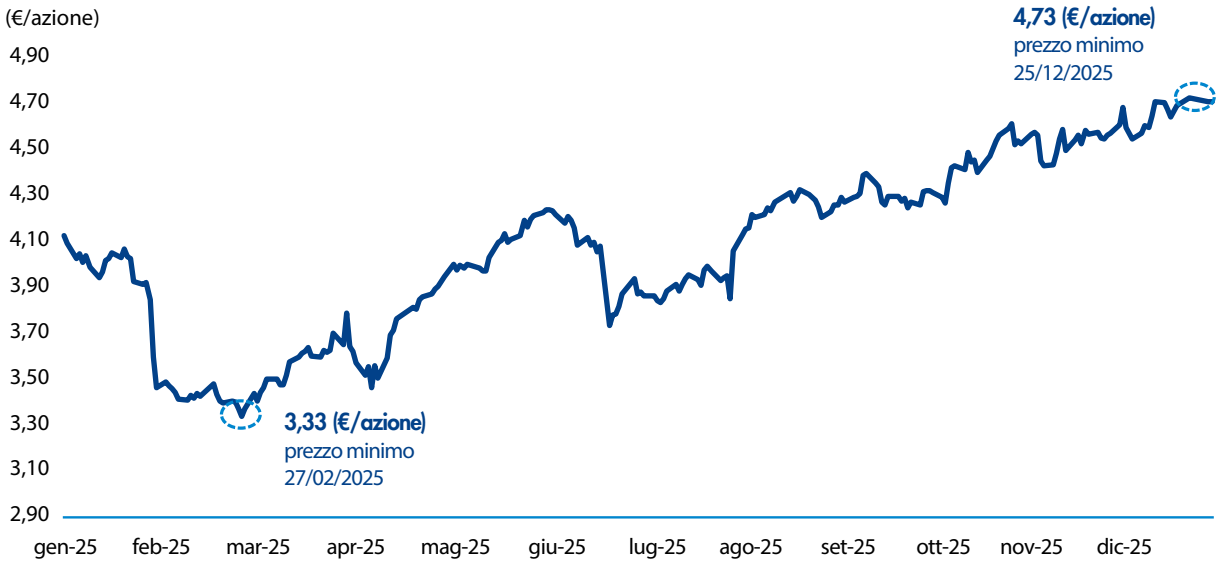
1.5 L'andamento del titolo e azionariato

ENAV, società quotata dal 26 luglio del 2016 sul Mercato Euronext Milan gestito da Borsa Italiana S.p.A., è attualmente l'unico Air National Service Provider (ANSP) a essere quotato sul mercato azionario.
Dalla data di quotazione il titolo ENAV ha registrato un incremento del 42,8%, con una capitalizzazione di mercato al 31 dicembre 2025 pari a circa 2,55 miliardi di euro.

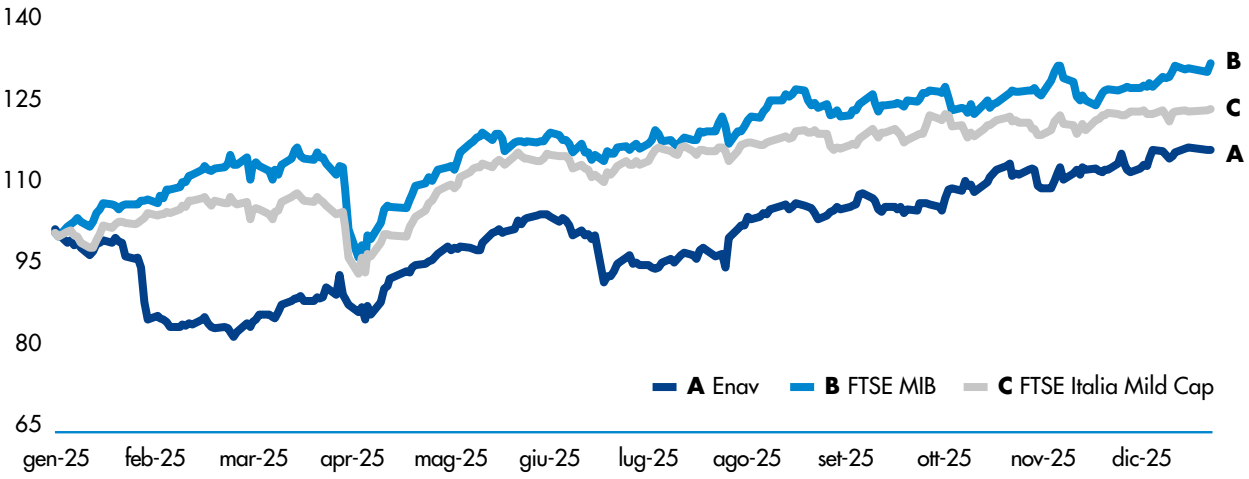
Nel corso dell'esercizio 2025, l'apprezzamento del titolo si è attestato al 16%, con una chiusura a fine anno ad euro 4,71 per azione rispetto a euro 4,08 registrati alla fine del 2024. In merito al volume di azioni scambiate nell'anno, la media giornaliera si è attestata a circa 770 mila azioni, in forte aumento rispetto alla media delle azioni scambiate nell'esercizio precedente (+43%). Nel 2025 l'indice FTSE Mid Cap, di cui ENAV fa parte, ha riportato un una crescita pari a circa il 23%. L'andamento del titolo ENAV nel corso dell'esercizio è largamente imputabile all'apprezzamento da parte del mercato finanziario del Piano Strategico 2025-2029 presentato in data 1° aprile, alla revisione a rialzo dei target per il 2025 avvenuta con la presentazione dei risultati semestrali in data 31 luglio, nonché alla continua resilienza in un contesto di elevata complessità sia a livello macroeconomico che geopolitico.

Il prezzo più alto del titolo nel 2025 è stato registrato nella giornata del 23 dicembre, con un prezzo per azione di euro 4,73, mentre il prezzo minimo nella giornata del 27 febbraio, con un prezzo per azione di euro 3,33.

Andamento titolo ENAV

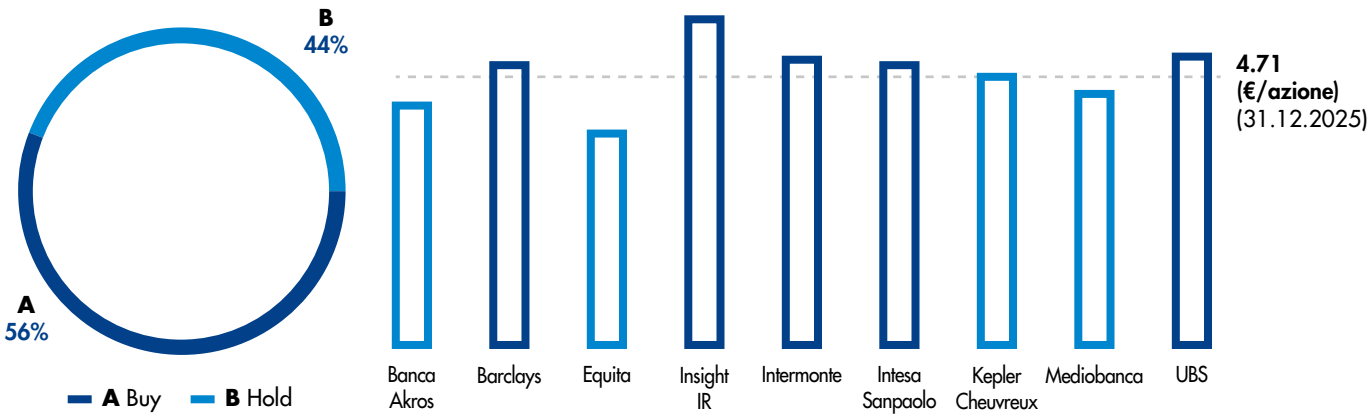


Andamento titolo ENAV, FTSE MIB e FTSE Italia Mid Cap (base 100)



Il titolo ENAV al 31 dicembre 2025 è coperto da nove analisti finanziari, appartenenti ai maggiori istituti di intermediazione italiani ed esteri, alcuni dei quali specializzati nel settore infrastrutturale. A fine 2025, cinque dei suddetti analisti hanno espresso una valutazione "BUY" sul titolo ENAV e quattro una valutazione "HOLD".

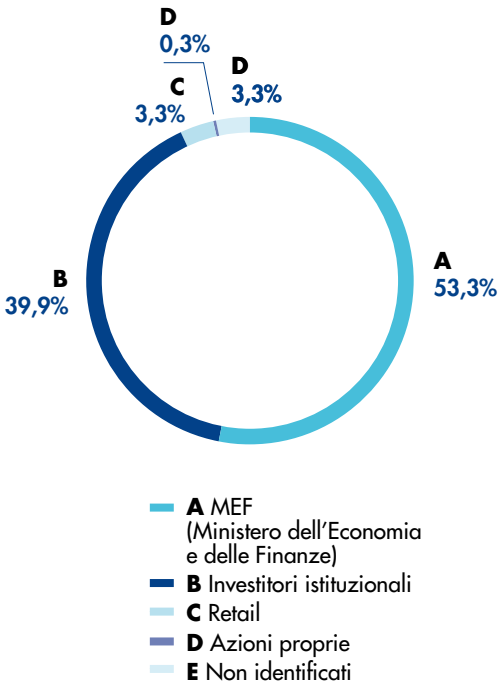
Copertura analisti



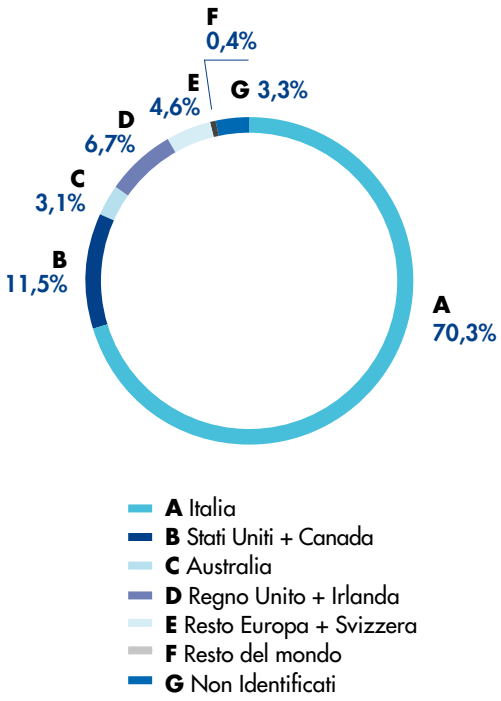
Azionariato

Al 31 dicembre 2025 il capitale sociale di ENAV risulta pari a 541.744.385 euro ed è rimasto invariato rispetto al 2024. Le azioni sono detenute per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per lo 0,26% dalla stessa ENAV sotto forma di azioni proprie e per il 46,46% dal mercato indistinto principalmente costituito da investitori istituzionali (per la maggior parte italiani, europei, inglesi, nord-americani e australiani) affiancati da una componente retail.

Azionariato



Azionariato per area geografica



Azioni proprie

La Capogruppo detiene, al 31 dicembre 2025, complessivamente n. 1.419.105 azioni proprie pari allo 0,26% del capitale sociale per un controvalore complessivo di 6,6 milioni di euro.
L'assemblea ordinaria del 28 maggio 2025 ha deliberato di autorizzare il Consiglio di Amministrazione all'acquisto e alla disposizione di azioni proprie di ENAV per le seguenti finalità: i) dare attuazione alle politiche di remunerazione adottate da ENAV e nello specifico di adempiere agli obblighi derivanti da programmi di opzioni su azioni o altre assegnazioni di azioni ai dipendenti o ai membri degli organi di amministrazione della Società e/o di società direttamente o indirettamente controllate; ii) effettuare attività di sostegno della liquidità del mercato, in conformità con la prassi di mercato ammessa ai sensi dell'art. 180, comma 1 lettera c) del TUF. L'autorizzazione è stata concessa per l'acquisto di un numero massimo di 1.400.000 azioni con validità di diciotto mesi dalla delibera assembleare. L'autorizzazione alla disposizione e/o utilizzo delle azioni proprie in portafoglio è stata concessa senza limiti di tempo, in ragione dell'assenza di vincoli normativi. Nel mese di dicembre 2025 si è provveduto, quindi, ad acquistare 1.400.000 azioni proprie al prezzo medio unitario di 4,6561 euro ed un controvalore di 6,5 milioni di euro.
Nel corso degli ultimi anni, le azioni proprie acquistate da delibere assembleari, sono state attribuite ai beneficiari del primo Piano di Performance Share 2017-2019 e del secondo Piano di Performance Share 2020–2022. In particolare, nel corso del 2025 sono state assegnate n. 361.835 azioni proprie ai beneficiari del secondo Piano di Performance Share 2020-2022 riferito al terzo ciclo di *vesting* 2022 – 2024 per un controvalore pari a circa 1,5 milioni di euro.

1.6 L'Assetto societario

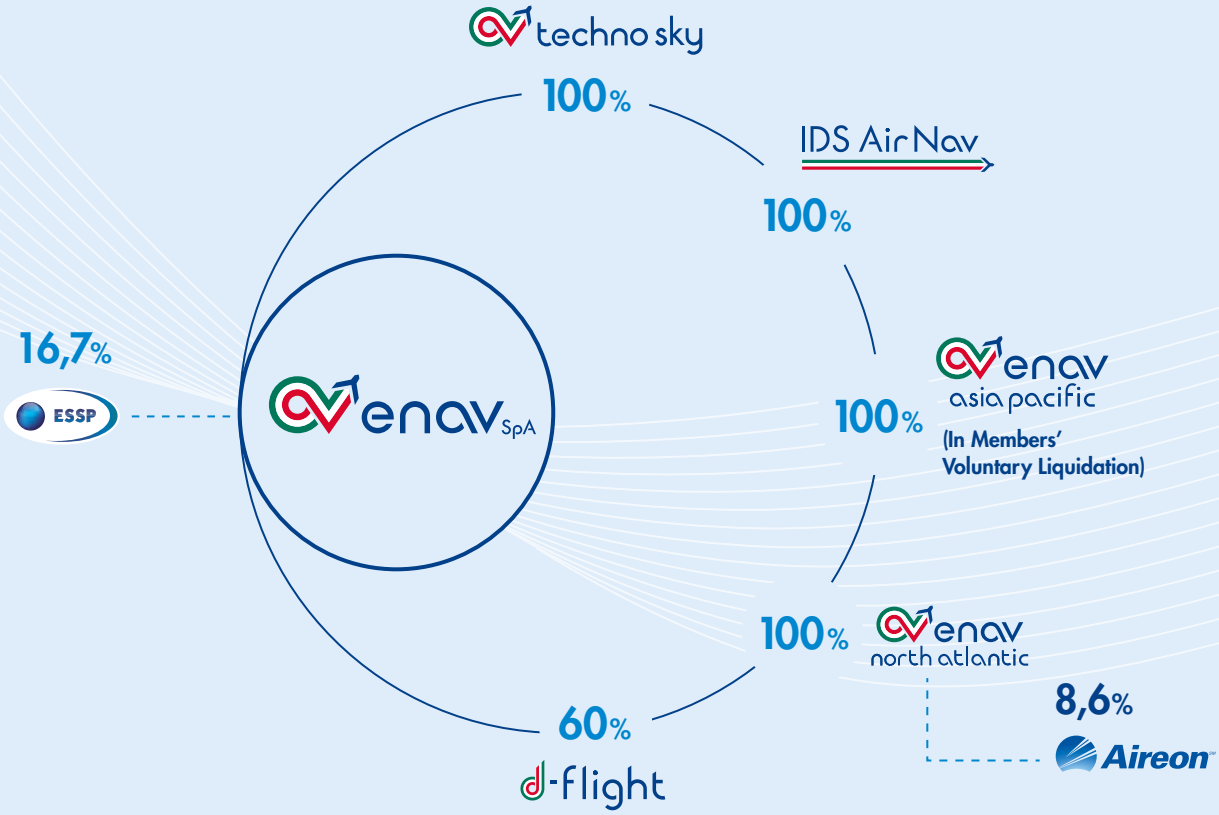
Il Gruppo ENAV è composto da diverse società raggruppate in quattro distinti settori operativi, aperti per ambiti di attività, ovvero:

i) Servizi di assistenza al volo,

ii) Servizi di manutenzione,

iii Servizi di soluzioni software AIM (Aeronautical Information Management)

iv) Altri servizi.



Nel settore operativo dei *Servizi di assistenza al volo* rientra esclusivamente **ENAV S.p.A.** che eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza, assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo e il potenziamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. ENAV è il quinto player in Europa e un importante player su scala mondiale nel settore dei servizi *Air Traffic Control* (ATC).
Nel settore operativo dei Servizi di manutenzione rientra **Techno Sky S.r.l.**, partecipata al 100% da ENAV, che si occupa della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo nazionale, assicurandone la piena efficienza operativa e la completa disponibilità, senza soluzione di continuità, oltre a taluni servizi erogati nell'ambito del mercato non regolato.
Nel settore operativo dei Servizi di soluzioni software *AIM (Aeronautical Information Management)* rientra **IDS AirNav S.r.l.**, partecipata al 100% da ENAV, che si occupa dello sviluppo e della vendita di soluzioni software per la gestione delle informazioni aeronautiche e del traffico aereo e dell'erogazione di servizi commerciali di varia natura. I relativi prodotti sono attualmente in uso presso diversi clienti in Italia, Europa e nei Paesi extraeuropei, con una presenza diffusa su scala globale.

Nel settore operativo residuale *Altri servizi* rientrano:

- **ENAV Asia Pacific Sdn Bhd**, società di diritto malese interamente partecipata da ENAV, che ha svolto attività di sviluppo commerciale e fornitura di servizi sul mercato non regolamentato, avuto particolare riguardo alle aree di interesse strategico del Sud-Est asiatico. Nel mese di dicembre 2024 è stata deliberata dal Consiglio di Amministrazione di ENAV la messa in liquidazione volontaria della società in quanto non ritenuta più strategica la presenza stabile in Malesia per lo sviluppo del business di Gruppo ed ufficialmente entrata nella procedura di liquidazione ad aprile 2025.
- **ENAV North Atlantic LLC** che attualmente detiene, per il tramite della Aireon Holdings LLC, una quota di partecipazione pari all'8,60% (*pre redemption*) nella Aireon LLC, che si attesterà a 10,35% post esercizio della clausola di redemption. Aireon ha realizzato e gestisce il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo, con l'obiettivo di garantire la sorveglianza estensiva di tutte le rotte a livello mondiale con riferimento prevalente alle aree polari, oceaniche e remote attualmente non coperte dal servizio di controllo del traffico aereo *radar-based*, e al fine di ottimizzare le rotte e conseguire sempre più elevati standard di sicurezza ed efficienza del volo.
- **D-Flight S.p.A.**, società partecipata al 60% da ENAV e per il 40% dapprima dalla compagine industriale formata da Leonardo S.p.A. e Telespazio S.p.A. attraverso la società appositamente costituita denominata UTM Systems & Services S.r.l. e con decorrenza 1° gennaio 2025 dalla sola Leonardo a seguito della fusione per incorporazione della UTM System & Services S.r.l. nella Leonardo come da atto di fusione del 12 dicembre 2024. La D-Flight ha per oggetto sociale lo sviluppo ed erogazione di servizi di gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria degli *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management* (UTM).

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

2 Modello di business e strategia

2.1 La strategia del Gruppo

In data 31 marzo 2026, il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato il Piano Industriale 2025-2029 allineato temporalmente al periodo regolatorio europeo all'interno del quale vengono definite le principali componenti economiche e tariffarie, con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente il Gruppo ENAV, nei prossimi cinque anni, secondo dei principi che trovano la loro declinazione all'interno di linee guida strategiche fondamentali per la creazione di valore nel lungo periodo:

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

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

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

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

Queste iniziative si collegano in maniera diretta ai Pilastri del Piano di Sostenibilità, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 31 luglio 2025 per il periodo 2025-2029 coerente con le iniziative strategiche previste nel Piano industriale. Il Piano di Sostenibilità persegue i seguenti obiettivi strategici:

- realizzare la strategia climatica del Gruppo contribuendo alla decarbonizzazione del settore e proseguendo nel percorso di abbattimento delle emissioni lungo tutta la catena del valore;
- guidare la transizione all'interno della filiera per supportare attraverso l'innovazione le sfide dei principali clienti e stakeholder del comparto *aviation*;
- generare un impatto sociale positivo attraverso la diffusione di una maggiore consapevolezza sui temi della sostenibilità;
- dare ulteriore impulso alla diffusione della cultura in ambito diversità, equità e inclusione.

A questi, si aggiunge un elemento trasversale per entrambi i due Piani quale l'innovazione tecnologica, che rappresenta il motore della sostenibilità e della capacità di evolutiva, favorendo la decarbonizzazione e abilitando nuovi modelli di efficienza e sicurezza.

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

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

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

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

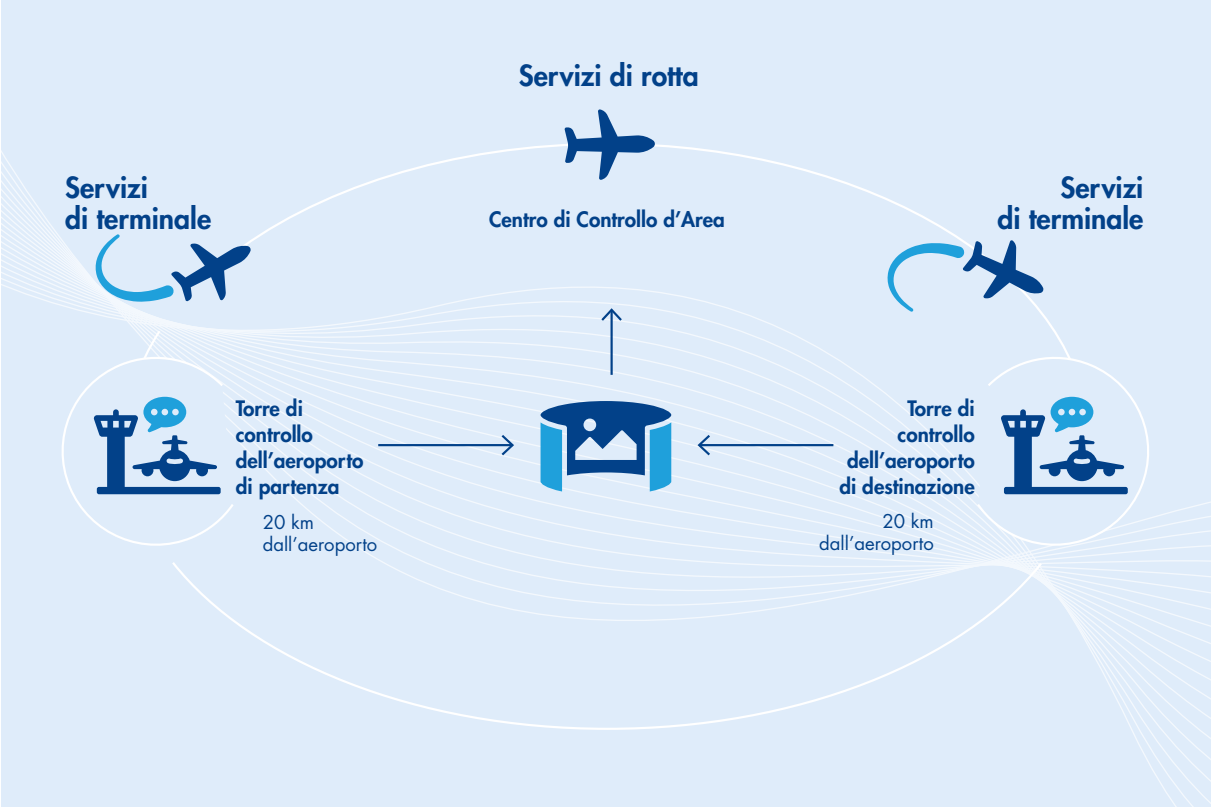
Per ulteriori informazioni, si rimanda al paragrafo 5 Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità nelle *Informazioni relative al modello di business, catena del valore e strategie*.

2.2 L'Attività del Gruppo

2.2.1 Attività core business

Il core business del Gruppo è rappresentato dai servizi di assistenza al volo esercitati da ENAV S.p.A. che eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza.
Il controllo del traffico aereo viene garantito senza soluzione di continuità, da quando un aereo accende i motori nel piazzale dell'aeroporto di partenza, fino a quando li spegne una volta arrivato alla piazzola assegnata all'aeroporto di destinazione. Compito del controllore del traffico aereo è quello di assicurare una sicura e spedita movimentazione degli aeromobili garantendo una separazione minima tra gli aeromobili di 5 miglia sul piano orizzontale (ridotta a 3 miglia nautiche nelle vicinanze degli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo Oro al Serio) o di 1.000 piedi sul piano verticale. Attraverso una 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_2.
I controllori del traffico aereo operano sulle torri di controllo di 45 aeroporti italiani e nei quattro Centri di controllo d'area (ACC) dove assicurano l'assistenza a tutti i velivoli nella fase di rotta, sia che facciano scalo su un aeroporto italiano sia che sorvolino semplicemente il nostro spazio aereo.

La Capogruppo rientra tra i "*big five*" europei per performance operative e innovazione ed è in prima linea a sostegno dell'ambiente grazie alla costante ottimizzazione delle rotte per ridurre i consumi degli aerei e all'utilizzo di tecnologie innovative per migliorare l'efficienza delle proprie infrastrutture.



Piano di Performance

L'attività da *core business* di Enav è regolata a livello europeo tramite la presentazione ed approvazione, attraverso l'Ente regolatore (ENAC), del Piano di Performance in cui vengono definiti diversi obiettivi, tra cui i livelli di costo e di traffico necessari per la determinazione delle tariffe per i cinque anni di durata del piano.
Nel mese di giugno 2024, con la Decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 della Commissione Europea, il regolatore comunitario ha stabilito i target di efficienza economica e capacità operativa a livello dell'Unione per il periodo di riferimento 2025-2029 (RP4), ai quali tutti gli Stati europei ed i relativi fornitori dei servizi della navigazione aerea devono attenersi.
Conseguentemente a tale Decisione, ed a valle delle fasi di interlocuzioni con ENAC, quale regolatore nazionale di riferimento per lo schema prestazionale e tariffario comunitario, è stato consolidato il Piano delle Performance e trasmesso da ENAC alla Commissione europea nell'ultimo trimestre del 2024.

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

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

Con la decisione di esecuzione (UE) n. 2025/1058 del 19 maggio 2025, pubblicata il 29 maggio 2025, previo il parere favorevole del Performance Review Body (PRB), la Commissione Europea ha approvato il Piano di Performance italiano per il quarto Periodo Regolatorio (RP4) 2025-2029. L'approvazione del Piano di Performance, nel confermare

le linee guida industriali e finanziarie del Piano Strategico 2025-2029, garantisce al contempo per la Capogruppo la piena copertura dei costi per i servizi della navigazione aerea, nonché determina la stabilità delle tariffe applicate alle compagnie aeree.

Safety

La *Safety* è presente tra le Aree Essenziali di Prestazione del Piano di Performance con specifici obiettivi da conseguire nei vari periodi di riferimento del Piano. Tali Indicatori Essenziali di Prestazione della *Safety* vengono monitorati sia internamente, a cura della struttura *Safety*, sia esternamente da ENAC, quale National Supervisory Authority, e dalla Commissione Europea che tramite il *Performance Review Body* (PRB) assicura la valutazione complessiva del Piano di Performance e, quindi, anche delle prestazioni di *Safety*.
Il Regolamento Europeo 2019/317 ha definito, per il quarto Piano di Performance relativo al periodo 2025–2029, un solo *Safety Key Performance Indicator* (S-KPI) riguardante il livello di efficacia del *Safety Management System (Effectiveness of Safety Management EoSM)*, in continuità con il precedente Piano di Performance. Sono stati anche definiti cinque *Safety Performance Indicators (SPI)* per i quali non sono stati stabiliti target ma saranno oggetto di monitoraggio al fine di verificarne l'andamento nel corso degli anni di piano. Tali cinque indicatori sono: (i) numero complessivo delle *Runway Incursions* (RI) a livello nazionale; (ii) numero delle *Runway Incursions* (RI) a contributo *Air Traffic Management* (ATM) a livello di singolo aeroporto; (iii) numero complessivo delle *Separation Minima Infringements* (SMI) nello spazio aereo italiano; (iv) numero delle *Separation Minima Infringements* (SMI) a contributo ATM a livello di singolo ANSP; (v) l'uso di sistemi per la rilevazione automatica di eventi di *Safety* (SMI e RI).
Allo stato attuale, il processo di monitoraggio e di valutazione delle *Safety* è stato completato per le performance conseguite nel 2024 con la pubblicazione, nel mese di ottobre del 2025, del PRB Monitoring Report 2024. Per quanto riguarda invece la *Safety Performance* del 2025, è in corso la raccolta dati a livello di singolo Stato Membro e la pubblicazione del report da parte della PRB è prevista nell'autunno 2026.
L'unico *Safety Key Performance Indicator* (S-KPI), il *Effectivenss of Safety Management EoSM* è articolato per definiti obiettivi gestionali (*Management Objective*) che, con riferimento a una scala di valori crescenti, da A ad D, definisce il livello di implementazione, maturità ed efficacia del *Safety Management System* (SMS) nelle varie aree. Tale target prevede di raggiungere il livello D per il *Management Objective* definito *Safety Risk Management* e il livello C in tutti gli altri *Management Objectives*.
I valori conseguiti dalla Capogruppo nel 2024 per questo specifico obiettivo, come riassunto nella tabella seguente, risultano migliori dei target previsti alla fine del *terzo reference period*.

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

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

Capacity

La Capogruppo considera la qualità del servizio erogato un obiettivo primario, garantendo sempre il massimo contributo alla sicurezza delle operazioni e al livello di puntualità dei voli delle Compagnie aeree.
Il traffico aereo, dopo la pandemia da COVID-19, ha evidenziato un buon andamento nell'esercizio 2024, una netta crescita registrata nel 2024 (+9,2% rispetto al 2023, +10,24% rispetto al 2019 anno pre-COVID che aveva fatto registrare risultati da record per la Capogruppo) e una crescita ulteriore anche nel 2025 (+5,51%, rispetto al 2024), in termini di voli assistiti (IFR (*Instrument Flight Rules*), mostrando, ancora una volta, un trend superiore rispetto ai tassi di crescita previsti per l'Italia.



Gli interventi messi in atto nel 2025, in termini di riorganizzazione dello spazio aereo, hanno consentito di gestire l'incremento di traffico aereo con una importante diminuzione del ritardo, rispetto al 2024, realizzando una performance di *Capacity* che, con 160.867 minuti di ritardo ATFM (*Air Traffic Flow Management*) totali, ha permesso di consolidare una diminuzione significativa rispetto ai 1.459.284 minuti di ritardo ATFM del 2024.
Per quanto concerne il target nazionale fissato dalla Commissione Europea per il 2025, primo anno del quarto *Reference Period*, stabilito in 0,28 minuti per volo assistito "all reasons", il valore del corrispettivo indicatore prestazionale di *Capacity* in rotta è stato di 0,077 minuti per volo assistito, ben al di sotto rispetto al target fissato. La performance di ritardo per volo assistito per le sole cause imputabili alla Capogruppo (le ragioni ATM) si è attestata invece a 0,010 minuti, valore di molto inferiore rispetto al target fissato in 0,14 minuti per volo assistito.
La performance qualitativa offerta dalla Capogruppo nel 2025 ha dimostrato come, nonostante un continuo incremento del numero dei voli assistiti, superiore agli scenari previsionali diffusi da Eurocontrol, soprattutto nei periodi dell'anno con densità di traffico normalmente minori, e l'incidenza di fenomeni meteorologi avversi, gli interventi operativi attuati in preparazione della stagione estiva, finalizzati ad incrementare la capacità di configurare le sale operative dei quattro ACC (*Area Control Center*) in settorizzazioni ancora più performanti per far fronte alla maggiore domanda, siano stati positivamente indirizzati.
Anche per il 2025, i risultati raggiunti ci pongono come miglior provider in termini di perfomance di *Capacity*.
ENAV ha osservato anche l'ottima crescita del numero dei movimenti assistiti sugli aeroporti con un incremento del numero dei movimenti nel dominio aeroportuale del 4,3% rispetto al 2024
Con riferimento al valore del ritardo assegnato ai voli in arrivo *per ragioni dipendenti dall'aeroporto di arrivo*, misurato per tutti gli aeroporti italiani, in incremento rispetto al precedente *Reference Period* che veniva misurato per i soli cinque aeroporti soggetti al Piano di Performance (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio e Venezia Tessera) e al target proposto nel Piano per l'anno 2025, pari a 0,35 minuti per volo assistito, il valore dell'indicatore chiave obbligatorio "*Terminal arrival ATFM delay*" è stato di 0,287 minuti per volo assistito, ossia al disotto di quanto dichiarato nel Piano di Performance nazionale 2025-2029.
La scomposizione del medesimo indicatore per le sole ragioni ATM (ossia a contributo ENAV) ha fatto registrare un valore di 0,046 minuti per volo assistito.

Contratto di Programma

Il Contratto di Programma è il documento in cui vengono regolati i rapporti tra ENAV e lo Stato Italiano. Il contratto che copre il periodo 2020-2024, durata allineata alle tempistiche previste dalla regolamentazione comunitaria per il Piano delle Performance, ha subito un prolungamento nei tempi di definizione a seguito delle difficoltà connesse all'emergenza sanitaria e al recepimento delle risultanze della Decisione di conformità, emanata dalla Commissione Europea sul Piano di Performance nazionale, avvenuta nel mese di aprile 2022.
Nella seconda parte del 2025 si è concluso l'iter istruttorio, per Legge affidato al Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità e al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile.
Il Contratto di Programma ha quindi proseguito il suo iter, pervenendo alla sottoscrizione da parte di tutti i soggetti coinvolti.
Il Contratto di Programma 2020-2024 è in fase di trasmissione alla Corte dei Conti per la relativa ratifica.

2.2. Attività non core

Operando nel perimetro del mercato regolato italiano, il Gruppo ENAV ha maturato negli anni competenze distintive che lo hanno reso un'eccellenza riconosciuta a livello internazionale. Con la valorizzazione di tali competenze, il Gruppo si presenta sul mercato non regolamentato con soluzioni tecnologicamente all'avanguardia per soddisfare le esigenze dei fornitori di servizi di navigazione aerea, autorità aeroportuali, agenzie aeronautiche, enti governativi e privati che gestiscono il traffico aereo sia civile che militare, con una presenza worldwide.
Nel corso del 2025 il Gruppo ENAV ha conseguito risultati in termini di ricavi, derivanti dalla vendita di sistemi e servizi sul mercato non regolamentato, per un totale di 52,1 milioni di euro (49,3 milioni di euro nel 2024) in incremento del 5,8% rispetto all'esercizio precedente. Nel corso dell'esercizio sono stati acquisiti ed aggiudicati nuovi ordini per il Gruppo ENAV per un totale di oltre 84,8 milioni di euro e stipulati *framework agreement* per oltre 1,4 milioni di euro.

Si rileva in modo particolare, il contratto siglato con Teledife per l'ammodernamento dei radar ATC dell'Aeronautica Militare del valore complessivo di circa 39,7 milioni di euro per le società ENAV e Techno Sky. Si tratta di un contratto siglato in RTI tra ENAV (mandataria), Leonardo e Techno Sky (mandanti) e che prevede l'ammodernamento dei radar ATC di sei basi dell'Aeronautica Militare e l'affidamento al Gruppo ENAV di tutta la gestione manutentiva fino al 2032.
Relativamente alla Capogruppo sono stati formalizzati nuovi ordini per un totale di oltre 7,3 milioni di euro e 1,4 milioni di euro di *framework agreement*. Tra questi si segnalano il contratto con Teledife, sopra riportato, di cui la quota di competenza della Capogruppo è pari a 3,1 milioni di euro, gli ordini e accordi riferiti alle attività di *Flight Inspection and Validation* da svolgersi sia in Italia che in alcuni stati esteri, quali Romania, Bahrein, Lituania, Croazia, Danimarca e Etiopia per un valore complessivo di 2,8 milioni di euro, ordini per attività di consulenza e formazione aeronautica sul territorio italiano ed estero per complessivi 2,5 milioni di euro di cui si evidenzia il contratto siglato in Brunei per la ristrutturazione dello spazio aereo nazionale.

La controllata **IDS AirNav** ha visto la sottoscrizione di contratti per circa 26 milioni di euro. Tra questi si segnalano: i) il contratto in Austria per l'estensione di 4 anni del contratto di supporto e aggiornamento dei sistemi software in uso presso l'ANSP austriaco Austrocontrol del valore complessivo di 3,9 milioni di euro; ii) il contratto con Nav Portugal, ANSP portoghese, per la fornitura di nuove licenze software, supporto e Servizi di manutenzione del sistema AIM del valore di 2,4 milioni di euro; iii) il contratto in Bulgaria per la fornitura del sistema *Aeronautical Information Management* (AIM) del valore di 1,8 milioni di euro; iv) il contratto vinto in Liberia per la fornitura del sistema AIM del valore complessivo di 1,4 milioni di euro.

Per **Techno Sky**, sono stati acquisiti nuovi ordini per un totale di circa 51,5 milioni di euro, tra cui si segnalano il contratto con Teledife, di cui sopra, del valore complessivo per Techno Sky di 36,6 milioni di euro, i contratti siglati per la fornitura di sistemi ATM, ADS-B e di comunicazione per il Centro di Controllo di Area di Bengasi e di sistemi di comunicazione negli aeroporti di Sebha, Ubari, Martuba per complessivi 8,8 milioni di euro, il contratto in Malesia per la fornitura di una torre digitale presso l'aeroporto di Johor Bahru del valore di 5,1 milioni di euro.

Il Gruppo ENAV, attraverso la società controllata **D-Flight**, è presente nel campo degli *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management* (UTM) e persegue lo sviluppo e l'erogazione di servizi per la gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto (APR) e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria *Unmanned Aerial Vehicles* e qualsiasi attività ad esse connessa.
D-Flight è designata in Italia come *Common Information Service Provider* (CISP), parte essenziale del sistema U-Space (porzioni di spazio aereo all'interno del quale deve essere garantita la fornitura dei servizi di base e quelli avanzati da parte degli U-Space Service Provider (USSP) in possesso di idonea certificazione rilasciata dall'autorità competente) e fornisce i servizi per la gestione sicura e integrata del traffico dei droni nello spazio aereo a bassa quota ed ha il compito di offrire un'infrastruttura di informazione comune per tutti i servizi U-Space.
Grazie alla collaborazione con ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), l'unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, ha sviluppato il portale D-Flight per la gestione dei droni e del loro impiego.
Nella regolamentazione nazionale, D-Flight viene indicata come il portale dedicato agli operatori UAS per i servizi di registrazione, di dichiarazione, di geo-consapevolezza, di identificazione a distanza e di pubblicazione delle informazioni relative alle zone geografiche.
Nel mese di febbraio 2025 D-Flight è stata certificata da ENAC come fornitore di Servizi U-space (USSP) ai sensi del Regolamento UE 2021/664 che stabilisce il quadro normativo per la regolarizzazione dello U-space, lo spazio aereo dedicato ai droni. Con la doppia certificazione D-Flight consolida la propria visione strategica di Service Provider.

2.3 Investimenti e PNRR

Gli investimenti realizzati dal Gruppo hanno l'obiettivo di assicurare che gli *assets* a supporto dei servizi di gestione del traffico aereo sul territorio nazionale siano: i) coerenti con gli obiettivi di *performance* tecnici, economici e prestazionali richiesti; ii) conformi agli *standard* qualitativi e prestazionali stabiliti in ambito nazionale ed internazionale dagli Organismi regolatori del Settore; iii) in linea con l'evoluzione della piattaforma tecnologica e con i nuovi concetti operativi definiti e sviluppati in ambito europeo per il network ATM (Air Traffic Management).
Il peso prevalente degli investimenti è rappresentato dall'insieme degli interventi che riguardano le infrastrutture tecnologiche operative, in quanto esse condizionano direttamente le attività aziendali di *core business* in termine di efficienza, economicità

e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo. Lo strumento attraverso cui vengono pianificati gli investimenti è il piano degli investimenti di durata pluriennale, allineato con l'ATM Master Plan europeo e con il nuovo Piano Industriale approvato dalla Capogruppo nel corso del 2025.
Nel 2025 si è registrato un valore dei capex di Gruppo pari a 113,1 milioni di euro (119,1 milioni di euro al 31 dicembre 2024) e di 108,8 milioni di euro (116,1 milioni di euro al 31 dicembre 2024) riferiti alla Capogruppo.
Tra i principali investimenti rilevati e completati nel 2025 si segnalano le implementazioni sul sistema SATCAS e centri radio per la migrazione dell'avvicinamento radar di Firenze (APP) sull'Area Control Center (ACC) di Roma e la realizzazione dell'infrastruttura del primo blocco di quattro torri remote dentro il Remote Tower Control Center (RTCC) di Brindisi.

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

- la prosecuzione del programma 4-Flight, che ha lo scopo di sviluppare la nuova piattaforma tecnologica di automazione degli Area Control Center (ACC) italiani in sostituzione di quella attualmente operativa ed assumendo al suo interno il sistema Coflight come una componente di base;
- il progresso del trasferimento degli avvicinamenti radar (APP) all'interno degli ACC (Area Control Center) sui tre aeroporti rimanenti quali Genova, Bologna e Palermo;
- la prosecuzione del programma di realizzazione delle Torri remote in ventisei aeroporti, tra cui si evidenziano le attività in corso per l'allestimento delle Torri remote dell'aeroporto di Crotone, Grottaglie e Comiso da attivare dentro il primo blocco della Remote Tower Control Center di Brindisi e la predisposizione dell'infrastruttura del secondo blocco della Remote Tower Control Center di Brindisi destinato a ricevere tre ulteriori Torri remote;
- il progresso nello sviluppo di una versione automatizzata dei sistemi di osservazione meteo aeroportuali;
- il progresso della automazione operativa sulle Torri di controllo (TWR) degli aeroporti maggiori;
- il piano di sostituzione periodica degli apparati *Communication, Navigation and Surveillance* (CNS) giunti a fine ciclo vita, con riferimento a sistemi radar, Voice Control Switch, radioassistenze e radio.

SESAR e le attività di ricerca e sviluppo

Le attività di realizzazione di progetti di investimento vedono un'indispensabile attività di ricerca e innovazione da effettuarsi negli anni precedenti all'esecuzione dei programmi di deployment, in quanto ogni funzionalità innovativa nel mondo ATM deve essere validata e condivisa a livello internazionale, attraverso una attività comune di ricerca nota come SESAR (*Single European Sky ATM Research*).
Il Programma di ricerca e sviluppo europeo SESAR è un'iniziativa lanciata dalla Commissione Europea per fornire al quadro normativo del *Cielo unico europeo* gli elementi tecnologici innovativi che permettano la realizzazione di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo moderno, interoperabile, sostenibile, resiliente ed efficiente nonché capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure, nel rispetto dell'ambiente e con una minore frammentazione nella gestione dello spazio aereo.
L'attività di ricerca e sviluppo è coordinata dalla SESAR Joint Undertaking (SJU), partenariato pubblico-privato istituito nel 2008 e più volte rinnovato fino alla nuova SESAR 3 Joint Undertaking, con un mandato ad operare fino al 2031 e con l'obiettivo di gestire la nuova terza fase di Programma. La Capogruppo ha rinnovato l'interesse nella partnership e formalizzato la sua partecipazione come *Founding Member*.

Il Programma si è articolato nelle seguenti tre fasi consecutive:

- **SESAR 1** – riferito al periodo 2009-2016 – concluso con successo a dicembre 2016 ed ha visto la Capogruppo impegnata in 98 progetti su 315 previsti, di cui 20 con il ruolo di coordinatore.
- **SESAR 2020** – riferito al periodo 2016-2023 - terminato a giugno 2023 e a sua volta articolato in tre periodi di attività: *Wave 1* (periodo 2016-2020), *Wave 2* (periodo 2019-2023) e *Wave 3* (periodo 2021-2023). Le tre Wave hanno visto la Capogruppo partecipare, rispettivamente, in 16 progetti, di cui 2 con il ruolo di coordinatore, per la Wave 1 e in 12 e 4 progetti rispettivamente per *Wave 2* e *Wave 3*.
- **SESAR 3** – avviato a fine 2022 con un orizzonte temporale al 2031, vede il Gruppo ENAV attualmente impegnato in numerosi progetti selezionati in accordo ai propri interessi operativi e industriali. In termini di contenuti, SESAR 3 dà continuità alle precedenti due fasi ed è caratterizzato da nuovi importanti elementi di innovazione selezionati all'insegna

della digitalizzazione, dell'automazione e della sostenibilità (Aviation Green Deal) e volti allo sviluppo di un sistema ATM europeo che sia sempre più efficiente, sicuro, sostenibile e resiliente. Nello specifico, il Gruppo ENAV ha nel portafoglio 31 progetti: 2 attività dimostrative (HERON e U-ELCOME) completate nel 2025, 17 progetti in corso di cui 14 di ricerca industriale e 3 di ricerca esplorativa e 12 nuove iniziative aggiudicate nell'ultimo bando di Programma emesso nel corso del 2025, che verranno avviate nella seconda metà del 2026 con durata triennale. Ulteriori bandi sono attesi nei prossimi anni nell'arco del Programma.

L'impegno del Gruppo copre un'ampia gamma di tecnologie necessarie alla realizzazione, entro il 2045, del Digital European Sky, grazie allo sviluppo di soluzioni che vedranno la loro applicazione in aree sensibili per il settore dell'Air Traffic Management (ATM).

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

SESAR Deployment Manager

Il SESAR Deployment Manager (SDM) è l'organizzazione istituita dalla Commissione Europea per sincronizzare e coordinare la modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo in Europa. A partire dal 1° giugno 2022, al termine del mandato della SDA (SESAR Deployment Alliance, prima istanza della partnership), la SESAR Deployment and Infrastructure Partnership (SDIP) è stata ufficialmente selezionata e delegata dalla Commissione Europea all'esercizio delle funzioni del Deployment Manager. Questa rappresenta una partnership europea che raggruppa 4 compagnie aeree; 15 *Air Navigation Service Provider*, tra cui ENAV, che controllano circa l'80% dei voli nell'Unione Europea, oltre 500 aeroporti in grado di fornire la prospettiva completa dell'ambiente operativo aeroportuale e il Network Manager di Eurocontrol, che fornisce la visione a livello di network, sia dal punto di vista tecnologico che operativo, necessaria a garantire il corretto e continuo funzionamento dell'ATM europeo. Il mandato dell'attuale Deployment Manager terminerà a dicembre 2027.
In conformità a quanto previsto nell'articolo 9 del Regolamento europeo 2013/409, il Deployment Manager deve garantire la sincronizzazione e il coordinamento dei progetti di implementazione locali necessari all'attuazione dei Common Project, ovvero i regolamenti di esecuzione della Commissione che impongono agli Stati membri dell'Unione Europea e agli stakeholder interessati l'attuazione delle modifiche operative ritenute essenziali dall'ATM Master Plan europeo, documento di pianificazione elaborato dalla SJU quale documento di riferimento per il deployment di SESAR. Il primo Common Project è stato il Pilot Common Project (PCP), definito dal Regolamento (UE) n. 2014/716 che ha costituito il documento di riferimento per l'identificazione delle priorità dei bandi di finanziamento europei per il settore del trasporto aereo.
Le attività di deployment di SESAR, coordinate dal SESAR Deployment Manager, e cofinanziate dalla Commissione Europea tramite l'Agenzia CINEA (*European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency*), sono supportate dall'aggiornamento annuale del Deployment Programme, a cui la Capogruppo partecipa attivamente, svolgendo un ruolo di rilievo in coordinamento con gli altri stakeholder europei. Parallelamente, la Capogruppo mantiene l'allineamento tra la propria pianificazione e i requisiti del Deployment Programme, per garantire la conformità con le modalità e le tempistiche di implementazione pianificate secondo la regolamentazione europea di riferimento. Al riguardo si rappresenta che, con riferimento ai bandi di cofinanziamento nell'ambito del programma *Connecting European Facilities* (CEF), il 2025 ha visto la prosecuzione dei progetti ad oggi aggiudicati e preordinati all'implementazione del Regolamento 2014/716, sostituito nel mese di febbraio 2021 dall'emanazione del Regolamento Europeo 2021/116 *Common Project One*. Attualmente il SDM coordina 359 progetti di implementazione. Il completamento dei progetti consentirà benefici significativi in termini di riduzione dei ritardi operativi, risparmio di carburante, riduzione delle emissioni di CO_2 in coerenza con gli obiettivi del Green Deal europeo, nonché efficienza operativa e digitalizzazione del sistema ATM europeo.

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

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

ENAV, IDS AirNav, Techno Sky e D-Flight hanno tutte contribuito a definire un gruppo di iniziative riguardanti una serie di ammodernamenti dei sistemi ENAV, un modello manutentivo con le più avanzate tecniche dell'Information Technology per Techno Sky, una nuova versione di sistemi di gestione informazioni aeronautiche per IDS AirNav ed iniziative per il controllo e la gestione del traffico cosiddetto "*unmanned*" nei cieli italiani per D-Flight.
Nel corso del 2023, di concerto con il MIT, le progettualità ENAV sono state escluse dal PNRR in quanto sono intervenute delle criticità che ne hanno precluso la concreta realizzazione nei tempi previsti dal PNRR e con un decreto direttoriale emesso a fine 2024 è stata sancita la decadenza della Convenzione di finanziamento delle progettualità di ENAV nell'ambito del PNRR.
Le progettualità delle società controllate sono, invece, rimaste finanziate nell'ambito del PNRR, tutte aventi scadenza a marzo 2026. In tale ambito, si evidenzia che a seguito delle rendicontazioni sulle progettualità effettuate dalle Società controllate, sono state incassate complessivamente al 31 dicembre 2025 circa 15,3 milioni di euro.



3 Gestione dei rischi e delle opportunità

Il Gruppo ENAV, nello svolgimento della propria attività istituzionale e commerciale, è esposto a rischi che, se non efficacemente monitorati, gestiti e mitigati, potrebbero influenzare i risultati economici e finanziari. A tal riguardo, in coerenza con l'architettura del proprio sistema di controllo interno e di gestione dei rischi (SCIGR), il Gruppo si è dotato di un processo di *Enterprise Risk Management* (ERM) mediante il quale sono monitorati e gestiti i rischi, in termini di minacce ed opportunità, adottando un modello di classificazione dei rischi secondo quattro aree (Strategic, Financial, Operations e Compliance) e ventidue sotto-aree di natura finanziaria e non finanziaria. Periodiche attività di *risk assessment* consentono di valutare l'esposizione al rischio sia in termini qualitativi che quantitativi, declinando le relative azioni di trattamento ponderate rispetto alla specifica soglia di propensione predefinita approvata dal Consiglio di Amministrazione (*Risk Appetite*).
Per l'analisi dei rischi finanziari si rinvia a quanto riportato nel paragrafo 39 della nota illustrativa al Bilancio Consolidato.
Per gli specifici aspetti di sostenibilità si rinvia al paragrafo 5 Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità.
Di seguito è riportata l'analisi dei rischi maggiormente rilevanti per il Gruppo.

RISCHI OPERATIONS	
Safety dei servizi della navigazione aerea	La prevenzione e il massimo contenimento dei rischi connessi all'erogazione delle attività di *core business* costituiscono obiettivo primario per il Gruppo ENAV. Il livello di sicurezza operativa dei servizi di navigazione aerea è infatti una priorità irrinunciabile per ENAV che, nel perseguire i propri obiettivi istituzionali, concilia le interdipendenze delle diverse aree prestazionali con il raggiungimento dei preminenti obiettivi di sicurezza. La *Safety* è il risultato dell'impegno continuo dei nostri professionisti nel mantenere elevati i livelli di sicurezza delle nostre operazioni. Per questo ENAV promuove lo sviluppo della *Safety Culture* affinché la priorità e l'impegno per la *Safety* siano valori riflessi negli atteggiamenti individuali ed organizzativi. Le performance di *Safety* sono costantemente monitorate ed è definito e mantenuto attivo uno specifico sistema di gestione (*Safety Management System),* approvato e verificato da ENAC nel contesto delle attività di sorveglianza della certificazione di ENAV come Fornitore di Servizi della Navigazione Aerea. La Capogruppo elabora le proprie politiche di *Safety* e predispone un piano di miglioramento della stessa denominato *Safety Plan,* nel quale sono programmate le attività che si intende realizzare al fine di raggiungere gli obiettivi definiti per le *Safety performance* e per il miglioramento della *Safety* nel suo complesso.
Business Continuity	Sulla base di una approfondita attività di *Business Impact Analysis*, il Gruppo ha definito e sottopone regolarmente a test, specifici piani di *Business Continuity* e *Disaster Recovery,* comprensivi di appropriate procedure da applicare in caso di eventi che comportino un deterioramento dei livelli di servizio o un'interruzione degli stessi, al fine di preservarne la continuità nei diversi possibili scenari emergenziali. Sono garantiti, senza soluzione di continuità, i necessari livelli di disponibilità del personale operativo, il quale è sottoposto a periodiche attività formative e addestrative per il mantenimento delle previste abilitazioni professionali, nonché i necessari livelli di disponibilità relativamente alla componente tecnologica, attraverso specifiche ridondanze funzionali e mediante un esteso piano di manutenzione cui sono sottoposti tutti gli impianti e gli apparati a supporto dei servizi della navigazione aerea. Il livello di servizio della componente tecnologica è supportato, inoltre, da specifici piani di investimento che mirano ad accrescere le performance degli impianti ed apparati in termini di affidabilità, disponibilità, sicurezza ed efficienza.

Sicurezza delle informazioni	La sicurezza dei dati e delle informazioni costituisce un elemento essenziale nella fornitura di servizi di navigazione aerea. A livello mondiale, la velocità dello sviluppo tecnologico, la frequenza e l'intensità dei *cyber attack* in costante aumento, così come la tendenza a colpire infrastrutture critiche e settori industriali strategici, evidenziano il potenziale rischio che, in casi estremi, la normale operatività aziendale possa subire impatti anche rilevanti. Il Gruppo adotta una metodologia di gestione del rischio per la sicurezza informatica basata su approcci *"risk-based"* e sulla "*security by design*". Parallelamente, il Gruppo fa leva sulle migliori tecnologie disponibili sul mercato, agendo anche sul *fattore umano* attraverso iniziative volte ad aumentare la consapevolezza e la conoscenza in materia *cyber security* da parte del personale. La gestione della sicurezza delle informazioni è effettuata, inoltre, attraverso un presidio organizzativo dedicato, attraverso il *Security Operation Center* (SOC) nonché la gestione di uno specifico *Security Management System* certificato ai sensi della norma ISO/IEC 27001:2022. La riservatezza, l'integrità e la disponibilità delle informazioni operative e *corporate* sono costantemente monitorate e garantite attraverso una complessa architettura di presidi di sicurezza fisica e logica oltre a regole e procedure interne, garantendo quindi anche la *compliance* alla normativa in ambito *privacy*. A ciò si aggiungono attività di ammodernamento tecnologico, *vulnerability assessment*, formazione e sensibilizzazione del personale interno oltre al fondamentale coordinamento con le competenti Autorità civili e militari per la protezione dei dati operativi, in particolare nell'ambito del Piano Nazionale per la Protezione Cibernetica e la Sicurezza Informatica.
Health & Safety	I principali rischi per la salute e sicurezza cui è esposto il personale del Gruppo ENAV e delle imprese appaltatrici sono da ricondursi allo svolgimento delle attività operative presso i siti del Gruppo. La mancata compliance a leggi, regolamenti o procedure vigenti in materia di salute e sicurezza, può generare rischi per la salute e sicurezza di dipendenti, lavoratori e stakeholder ed innescare il rischio di incorrere in sanzioni amministrative o giudiziarie con potenziali impatti economico-finanziari e reputazionali. Al fine di gestire e mitigare i possibili rischi, il Gruppo ENAV adotta un Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) certificato secondo lo standard ISO 45001:2018 ed ha messo in atto un presidio organizzativo dedicato a sovraintendere agli obblighi derivanti dal D.lgs. 81/08 Testo Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro, monitorandone le evoluzioni normative. Inoltre, il Gruppo si è dotato di una articolata struttura di deleghe di funzioni del Datore di Lavoro in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. La conformità nel tempo alla normativa di riferimento è garantita sia mediante il presidio organizzativo che dalle costanti attività di formazione e sensibilizzazione del personale del Gruppo, nonché dai controlli periodici, interni ed esterni al Gruppo. Particolare attenzione è posta anche alle misure atte a garantire la sicurezza dei lavoratori che operano all'estero nei Paesi a rischio (c.d. *Travel Security*). A tal fine sono preventivamente eseguiti, sulle singole missioni, *assessment* di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro con l'emissione di puntuali raccomandazioni da parte del Medico Competente per le missioni in Paesi a rischio sanitario-biologico non generico. Analogamente, vengono redatti specifici *contingency plans* per gli aspetti di Security. Vengono, inoltre, erogate sessioni di formazione/informazione dei lavoratori e sono previsti servizi di "pronto intervento" ed assistenza tramite un provider specializzato.
Human capital	L'adeguatezza del capitale umano rappresenta un fattore critico di successo sia per l'operatività dei servizi erogati sia, più in generale, per il raggiungimento degli obiettivi aziendali e viene preservata attraverso appositi modelli, processi e strumenti di sviluppo del personale, utili anche a mappare i fabbisogni formativi in un'ottica di sviluppo delle competenze. Il miglioramento continuo delle conoscenze, competenze e capacità tecniche, oltre ad essere a livello operativo un aspetto di *compliance* imposto da leggi e regolamenti, il cui rispetto è periodicamente verificato dai Regolatori esterni, è considerato come un'opportunità rispetto alla quale pianificare la crescita complessiva del Gruppo anche con riferimento alle attività non regolate ed alle future sfide tecnologiche e di business. Per le figure chiave dell'organizzazione aziendale sono definite opportune tavole di successione basate su valutazioni periodiche interne, relative a sistemi e metriche di valutazione delle performance, per l'individuazione di risorse ad alto potenziale (mediante utilizzo di tecniche di *assessment*), finalizzate anche a garantire l'allineamento tra le competenze e ruoli aziendali. Sono, inoltre, adottati sistemi di incentivazione basati sul riconoscimento del merito per tutta la popolazione aziendale.

RISCHI DI COMPLIANCE

Il Gruppo ENAV si trova ad operare in un mercato altamente regolamentato ed il cambiamento delle regole, con le prescrizioni e gli obblighi che le caratterizzano, possono influire sull'andamento della gestione e dei risultati del Gruppo. La Capogruppo monitora costantemente possibili rischi legati all'evoluzione normativa applicabile con l'obiettivo di adempiere in modo tempestivo, ed in coerenza con le *best practice* di riferimento, ai requisiti di *compliance* aziendale, al quadro normativo e regolamentare di riferimento, provvedendo parimenti al costante adeguamento di responsabilità, processi, sistemi organizzativi di governance e di controllo.

Market Abuse	Il Gruppo ENAV gestisce le tematiche di rischio legate al *Market Abuse* al fine di prevenire e gestire l'eventuale diffusione di informazioni false o ingannevoli tali da manipolare l'andamento del mercato finanziario nonché di prevenire l'utilizzo di informazioni privilegiate, al fine di trarne vantaggio (cd. *internal dealing*). Per la prevenzione di tale rischio, il Gruppo si è dotato di un'architettura organizzativa e procedurale centralizzata, a cui si aggiungono campagne di formazione a copertura degli Organi societari e dei Vertici aziendali, oltre che a tutto il personale, al fine di creare la necessaria cultura e sensibilità sul tema legato alle informazioni privilegiate e al rispetto delle prescrizioni normative in vigore.
Privacy	Per quanto riguarda l'esposizione ai rischi legati alla protezione dei dati personali (rischi che si possono concretizzare in una perdita di confidenzialità, integrità e disponibilità dei dati personali di clienti, dipendenti e terze parti), il Gruppo ENAV adotta presidi organizzativi dedicati per la gestione e mitigazione di tale rischio, con controlli di primo, secondo e terzo livello, assicurando il rispetto dei requisiti normativi applicabili. In particolare, tali presidi forniscono una continuativa attività di supporto alle strutture organizzative del Gruppo per assicurare la conformità del trattamento dei dati alle disposizioni del GDPR e gestisce le iniziative per la formazione del personale in materia.
Trade Compliance	In relazione alla gestione dei rischi connessi allo svolgimento di attività commerciali, con particolare riguardo ai profili di controllo delle esportazioni e di osservanza dei regimi sanzionatori internazionali, il Gruppo ENAV ha adottato un articolato sistema di presidi di conformità di natura organizzativa, procedurale e tecnologica, in linea con le migliori pratiche internazionali. In tale ambito è stato istituito un *Internal Compliance Program* (ICP) che prevede processi *risk-based* di due diligence e screening su clienti, intermediari, agenti e partner commerciali, inclusi controlli su end-use ed end-user, verifica di liste di sanzioni e restrizioni settoriali, nonché l'applicazione di clausole contrattuali standard. A presidio dell'effettività del sistema, sono previste attività di formazione periodica e sensibilizzazione del personale esposto a rischio, promuovendo nel contempo una cultura della *compliance* diffusa e misurabile.
Antifrode e anticorruzione	Il Gruppo ENAV ha consolidato specifici presidi in ambito anticorruzione, tra i quali il Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione (SGPC) certificato UNI ISO 37001:2016, nonchè un sistema strutturato di *due diligence* su persone fisiche e giuridiche tramite piattaforma software dedicata. In un'ottica risk-based, il modello di controllo prevede: • la mappatura periodica delle aree a rischio e aggiornamento delle misure di prevenzione; • le clausole contrattuali anti corruzione e standard di integrità per terze parti (agenti, intermediari, partner); • le politiche e procedure su omaggi e ospitalità, conflitti d'interesse, erogazioni liberali e sponsorizzazioni, con registri e limiti autorizzativi; • i canali di segnalazione (whistleblowing) conformi alla normativa vigente, con tutela della riservatezza e divieto di ritorsione. Sono altresì previste attività formative ricorrenti per la popolazione aziendale e per agenti/intermediari e un monitoraggio attivo sull'effettività dei presidi.

Environment	ENAV si è dotata di un Sistema di Gestione Ambientale (SGA) di Gruppo conforme allo standard ISO 14001:2015, che garantisce la presenza di politiche e procedure strutturate per l'identificazione e la gestione dei rischi e delle opportunità ambientali associate a ogni attività aziendale. L'attuazione del SGA, insieme alla presenza di un presidio organizzativo centralizzato, garantisce un costante controllo della conformità alle normative applicabili in materia, anche attraverso attività di formazione, sensibilizzazione e di supporto del personale del Gruppo, oltre alle attività di controllo di primo livello. Ulteriormente, il Gruppo si è dotato di una struttura di deleghe di funzioni del Datore di Lavoro in materia ambientale, oltre che di figure preposte alla gestione del ciclo dei rifiuti speciali con il compito di assicurare la *compliance* alle prescrizioni del D.Lgs 152/2006.
Conformità alla normativa fiscale	Il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha definito ed approvato la strategia fiscale del Gruppo che definisce gli obiettivi, i principi ed i valori con cui sono affrontate le tematiche di gestione della variabile fiscale da parte del Gruppo e contribuisce alla diffusione di una cultura aziendale improntata ai valori dell'onestà e integrità e al principio di legalità.



RISCHI STRATEGICI	
Image & reputation	La creazione del valore reputazionale è un processo attuato costantemente dal Gruppo ENAV sulla base di specifiche *policy* nonché attraverso una sistematica gestione della Comunicazione e dei rapporti con gli Stakeholder. La *corporate image* e la *reputation* rappresentano fattori critici di successo delle organizzazioni che, nel proprio business, devono relazionarsi con clienti, istituzioni, autorità, shareholder e stakeholder, soprattutto per le Società come ENAV, quotate su mercati regolamentati, in quanto la comunità degli investitori è sensibilmente condizionata da eventi in grado di pregiudicare il valore reputazionale. In considerazione degli adempimenti richiesti, in termini di informativa al mercato e di *disclosure*, la Capogruppo pone in atto specifici presidi a tutela della *corporate image & reputation* e svolge un'attività di monitoraggio continuo dei contenuti *image relevant* su stampa, radio, tv, web e social media. In generale, il presidio di controllo in materia di *image & reputation* avviene attraverso lo svolgimento di attività, quali: i) il presidio della normativa in materia di comunicazione finanziaria (press release, regole di ingaggio, parità di accesso all'informazione, impiego di sistemi di diffusione delle informazioni regolamentate); ii) i contatti con la stampa specializzata (economico/finanziaria). Per quanto riguarda la *crisis communication*, ENAV dispone di specifici processi per la gestione di eventi di particolare rilevanza e per la relativa gestione della comunicazione esterna.
Relazioni istituzionali	Il perseguimento degli obiettivi strategici del Gruppo ENAV necessita di una costante gestione delle relazioni istituzionali in termini di rappresentanza degli interessi aziendali nell'ambito dei processi decisionali delle istituzioni pubbliche nazionali ed internazionali. A tal fine è alimentato un network propositivo di relazioni a livello istituzionale, a livello nazionale ed internazionale con i soggetti decisori, in cui far confluire opportuni atti e *position paper* su questioni d'interesse strategico per il Gruppo. Sono, quindi, costantemente gestite le relazioni con il Parlamento, il Governo, i Ministeri e le istituzioni pubbliche locali.
Macro trend e governo dei costi	Eventuali scostamenti dell'andamento del traffico aereo rispetto alle previsioni potrebbero impattare la capacità del Gruppo ENAV di creare valore, principalmente in termini di variazione dei parametri che determinano i ricavi da attività istituzionali rispetto alle stime effettuate in sede di determinazione delle tariffe. L'attuale quadro regolatorio, nel nuovo *Reference Period* 4 (2025-2029), conferma meccanismi di compensazione dei mancati ricavi rispetto al pianificato. In particolare, è attivo un sistema di stabilizzazione dei ricavi (cd. *traffic risk sharing*) basato sulla condivisione del rischio con gli utenti dello spazio aereo (le compagnie aeree), mediante la possibilità di limitare significativamente le perdite per flessioni della domanda superiori al 2%. In coerenza con lo schema di performance vigente in RP4, la Capogruppo è tenuta ad erogare il servizio nel rispetto dei target di capacità previsti nel Piano di Performance nazionale, applicando un sistema di incentivazione simmetrico di tipo "bonus/malus" per promuovere alti livelli di performance operativa. Nell'ambito del medesimo periodo regolatorio, è stata inoltre razionalizzata la struttura tariffaria di terminale con il passaggio da tre a due Terminal Charging Zones e l'estensione dello schema del piano di performance a tutti gli aeroporti con l'abolizione del precedente meccanismo di cost recovery per gli aeroporti non soggetti al piano di performance (ex zona 3 di tariffazione). Tutto ciò favorisce una maggiore prevedibilità regolatoria e richiede un rigoroso governo dei costi determinati e dei programmi di efficienza. Con riferimento al profilo inflattivo, si conferma che la regolamentazione comunitaria consente il recupero della variazione dell'inflazione rispetto al dato previsionale tramite il meccanismo del balance, salvaguardando l'equilibrio economico-finanziario del servizio nel contesto del RP4. Inoltre, le previsioni di traffico per il periodo (base scenario) e i trend consuntivi in crescita supportano l'impostazione di un monitoraggio dinamico dei volumi e dei costi, in coerenza con i target regolatori e con i piani industriali di efficienza e investimento

RISCHI STRATEGICI

Rischi legati al Climate Change

Gli effetti del cambiamento climatico possono, nel lungo termine, generare interruzioni o degradi nella fornitura dei servizi per impatti su infrastrutture e asset tecnologici e, indirettamente, incidere sui volumi di traffico e sui costi operativi. I principali driver di rischio includono l'intensificazione di precipitazioni ed eventi estremi, l'aumento delle temperature, il rischio idraulico/costiero e le variazioni dei regimi di vento, come delineato anche nelle analisi di settore.

Gli impatti dei fenomeni determinati dai cambiamenti climatici sugli stakeholder del traffico aereo sono stati identificati e studiati negli anni a livello internazionale. In particolare, il documento di Eurocontrol "*Climate change risks for European aviation*" identifica cinque principali tipologie di fenomeni meteorologici che potranno potenzialmente avere impatto sul mondo aeronautico: 1) precipitazioni, intendendo per tali pioggia, neve e grandine che a livello intenso possono richiedere maggiori distanze di separazione tra gli aeromobili e comportando quindi un impatto diretto sulla capacità aeroportuale. Inoltre, le infrastrutture aeroportuali, così come anche le apparecchiature elettroniche, possono essere esposte al rischio di inondazioni; 2) temperatura, il cui innalzamento può causare impatti sulle infrastrutture, con conseguente aggravio dei relativi costi energetici; 3) innalzamento del livello del mare ed esondazione di fiumi con un rischio concentrato sugli aeroporti ubicati nella fascia costiera; 4) vento, intendendo per tale cambiamenti in direzione ed intensità con conseguenti necessità di modificare le procedure di volo e di riprogettare lo spazio aereo; 5) eventi estremi quali temporali ed uragani che potrebbero avere impatti sul ritardo dei voli.
La Capogruppo ha condotto uno studio specialistico per valutare dettagliatamente gli effetti del cambiamento climatico nell'erogazione dei servizi di ENAV sul territorio nazionale ed in particolare negli aeroporti. Lo studio è stato realizzato al fine di valutare gli impatti del *climate change* su due distinti orizzonti temporali (2030 e 2050) e due diversi scenari climatici utilizzati dall'IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*). Il primo scenario (SSP8.5), il più pessimistico, assume, entro il 2100, concentrazioni atmosferiche di CO2 triplicate o quadruplicate (840 / 1120 ppm) rispetto ai livelli preindustriali (280 ppm).
Lo studio ha determinato quanto segue: (i) per le precipitazioni estreme è prevista nel lungo termine una progressiva intensificazione del fenomeno che dovrebbe interessare un numero crescente di aeroporti nel tempo, particolarmente gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bolzano e Bari, partendo da una baseline (previsione a 5 anni) che vede gli aeroporti di Genova, Ronchi dei Legionari e Milano Malpensa quelli mediamente più impattati; (ii) per la temperatura si prevede un aumento di 1/1,5° nel medio periodo e di 2/2,5° nel lungo periodo, fenomeni che riguarderanno prevalentemente gli aeroporti di Lampedusa, Catania Fontanarossa, Roma Ciampino, Roma Urbe, Roma Fiumicino e Napoli che già nella baseline (5 anni) presentano le maggiori temperature massime, cui si aggiunge Bologna nel lungo termine (2050) che presenterà anche un aumento del numero di giorni con temperatura massima oltre i 43° C. L'innalzamento delle temperature può causare l'incremento dei costi energetici. Per quanto riguarda invece gli impatti sugli impianti tecnologici e quelli più propriamente aeronautici (impatti sulle prestazioni dei motori e sull'aereodinamica degli aeromobili, con potenziale impatto sulle procedure di volo e sull'impronta del rumore nelle aree che circondano gli aeroporti) i rischi si considerano accettabili e gestiti nel contesto delle tecnologie e delle procedure già oggi disponibili; per l'innalzamento del livello dei mari, si mantiene pressoché invariato il rischio di alluvione delle infrastrutture situate in zone costiere che riguarderebbe soprattutto le sedi aeroportuali di Cagliari e siti correlati, Venezia e Genova e i siti remoti VOR/DME di Chioggia e Radar di Ravenna; per il vento non sembrano sussistere criticità essendo le previsioni degli scenari orientati verso una diminuzione dell'intensità media dello stesso (conseguentemente la componente del vento al traverso dovrebbe proporzionalmente diminuire).
Per entrambi gli orizzonti temporali medio termine (2030) e lungo termine (2050) non si individuano, allo stato, criticità in termini di continuità nella erogazione dei servizi di navigazione rispetto allo scenario attuale.
Gli esiti delle analisi condotte costituiscono le basi per il monitoraggio nel tempo dei fenomeni oggetto di studio, prevedendo un aggiornamento sistematico con periodicità pluriennale delle analisi di scenario necessarie alla valutazione degli impatti operativi e finanziari dei rischi climatici. Il presidio del rischio è assicurato da BIA/BCP, ridondanze tecnologiche e da un monitoraggio periodico con aggiornamenti pluriennali delle analisi di scenario.
Sulla base di quanto sopra evidenziato, ad oggi il Gruppo ha considerato gli effetti derivanti dal cambiamento climatico nel proprio piano industriale e non si prevedono impatti significativi economici e sui flussi di cassa attesi.

RISCHI STRATEGICI	
Contesto macro economico	Nel corso del 2025, così come per il 2024, il Gruppo ENAV non ha registrato impatti operativi, commerciali o economico-finanziari direttamente riconducibili al conflitto russo-ucraino o ad altri scenari di crisi internazionale. Le posizioni pregresse con controparti della Federazione Russa erano già state svalutate negli esercizi precedenti e non risultano ulteriori rapporti in essere con soggetti interessati dal regime sanzionatorio. Il Gruppo prosegue un monitoraggio costante del contesto geopolitico e assicura il pieno rispetto delle misure adottate dagli Stati dell'Unione Europea. Sul fronte *supply chain*, non si rilevano criticità con effetti negativi sulla *business continuity,* sono stati mantenuti adeguati livelli di scorte per gli apparati a supporto dei servizi di navigazione aerea, al fine di assorbire eventuali ritardi lungo la catena di fornitura. Parallelamente, prosegue il *risk monitoring* per intercettare tempestivamente potenziali impatti sul business corrente e prospettico. Anche con riferimento ai recenti conflitti in Medio Oriente, che potrebbero indebolire la componente di traffico internazionale e di sorvolo, i dati parziali riferibili al periodo in esame (2 settimane) sembrerebbero evidenziare ad oggi un impatto comunque limitato, con un volume di voli e Unità di Servizio che, pur in riduzione rispetto ai dati registrati a gennaio, resterebbero tuttavia ancora in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno 2025. Pertanto, laddove il contesto osservabile in tale frangente dovesse restare stabile anche nelle prossime settimane, ovvero la crisi in atto restasse circoscritta territorialmente e nel tempo, il traffico e le Unità di Servizio per l'anno 2026 potrebbero non subire particolari variazioni rispetto alle stime previste nel Piano Industriale e nel Piano di Performance. A fronte, tuttavia, di un allargamento ed un allungamento del conflitto, l'impatto sui volumi di traffico in Italia potrebbe essere maggiore, con potenziali ripercussioni sulle stime di Unità di Servizio attese per il 2026. In tale ultimo caso, occorre ricordare come lo schema tariffario e delle performance a cui la Capogruppo è soggetta prevede comunque un sistema di condivisione dei rischi, per il quale la potenziale perdita di Unità di Servizio a carico della Capogruppo, rispetto alla stima iniziale, non sarebbe, a parità di altre condizioni, mai superiore al 4,4%.



4 Andamento operativo e economico patrimoniale

4.1 Scenario di riferimento e risultato della gestione

Il 2025 rappresenta il primo anno del nuovo periodo regolatorio, relativo al quinquennio 2025-2029 (RP4). Come previsto dalla regolamentazione di settore, la Capogruppo, in collaborazione con il regolatore nazionale (ENAC), ha predisposto per le parti di competenza il nuovo Piano delle Performance, nel quale sono stati previsti i livelli dei costi e del traffico, degli investimenti e delle performance operative per l'intero periodo di riferimento. Dopo una preliminare fase di riscontro ed analisi da parte del regolatore nazionale, il Piano è stato inviato alla Commissione europea, ai fini della sua valutazione finale e decisione di conformità. Nel mese di maggio 2025, la Commissione europea ha quindi ufficialmente approvato il Piano delle Performance italiano, tramite la Decisione UE n. 2025/1058, fissando in tal modo, per gli anni del quarto periodo di riferimento, i parametri economici ed operativi di riferimento per ENAV, ivi incluso i costi per la determinazione delle tariffe per i servizi della navigazione aerea.
Sempre nell'ambito regolatorio, nel corso del 2024 il regolatore nazionale ha avviato un processo volto a verificare la possibilità di revisione delle fasce di tariffazione di terminale, con l'obiettivo di migliorare la competitività e l'attrattività della rete aeroportuale italiana e di supportare i previsti futuri incrementi di traffico. La soluzione individuata ha quindi determinato la definizione, a partire dal 2025, di due zone tariffarie – rispetto alle tre zone applicabili sino al 2024 – assoggettandole allo schema tariffario e delle performance comunitario.
Nel contesto appena descritto, pur a fronte di uno scenario macroeconomico nazionale ed europeo caratterizzato da un andamento altalenante, il traffico aereo ha registrato nel 2025 risultati record, con un volume di voli assistiti e Unità di Servizio in crescita, sia rispetto al precedente anno, sia superiori rispetto ai valori medi rilevati trai i paesi europei.
In particolare, a fine 2025 in Italia si sono registrati 2,4 milioni di voli assistiti, con una crescita di 144,4 migliaia di voli rispetto al precedente anno, pari al +6,4%. Nel confronto al 2019, quale ultimo anno pre-pandemico, i voli in Italia sono cresciuti del 17,4%, a fronte invece della sostanziale invarianza che ha caratterizzato il contesto europeo. Infatti, nel continente europeo la crescita rispetto al 2019 è stata dello 0,1%, segnando un primo segnale positivo dopo cinque anni caratterizzati da volumi complessivi al di sotto del 2019.
Anche sul fronte delle Unità di Servizio, il 2025 ha visto l'Italia attestarsi ancora una volta come *best performer* del *comparator group* europeo, con un aumento del 5,9% rispetto al 2024, superando la Spagna (+5,6%), la Gran Bretagna (+4,2%), la Germania (+4,0%) e la Francia (+3,6%). Sempre rispetto al 2019, ultimo anno pre-pandemico, il dato sulle Unità di Servizio pone l'Italia al primo posto tra gli Stati del *comparator group*, con una crescita del 23,7%.

Gli indicatori relativi al traffico passeggeri confermano il trend rilevato per i voli e le Unità di Servizio, tenuto conto che il dato complessivo relativo ai passeggeri transitanti sugli scali nazionali, pari a 229,7 milioni, ha fatto registrare un incremento del 5% rispetto al precedente anno. In tale risultato, importante è stato l'apporto dell'aeroporto di Roma Fiumicino, il quale nel 2025 si conferma ancora il primo aeroporto, con circa 51 milioni di passeggeri.

L'importante incremento del traffico aereo e dei ricavi regolamentati della Capogruppo, la crescita dei proventi correlati alle attività sul mercato non regolamentato, l'impulso dettato dalle progettualità tecnologiche avviate nell'anno, hanno positivamente contribuito a contenere nel 2025 il ridimensionamento dei ricavi da balance, quale effetto tipico dei primi anni del nuovo periodo di riferimento. Come anticipato, il 2025 rappresenta il primo anno regolatorio del nuovo periodo 2025-2029 e, come già osservato in circostanze similari, le risultanze di conto economico di tale primo anno scontano un sostanziale ridimensionamento dei ricavi derivanti dal meccanismo regolatorio rispetto alle risultanze dell'ultimo anno del periodo in chiusura (in questo caso il 2024).
In tale contesto, ai fini di una valutazione puntuale sul reale andamento della gestione, si fa riferimento alle stime effettuate in sede di budget, che teneva già conto degli effetti del ridimensionamento regolatorio.
Per quanto detto, l'EBITDA del 2025, pari a 252,7 milioni di euro, pur in riduzione di 58,3 milioni di euro rispetto al 2024 (il cui anno aveva fatto registrare il risultato record di 310,9 milioni di euro), evidenzia invece una crescita di 27,5 milioni di euro rispetto al budget dell'anno.

Un impatto positivo sul 2025 è certamente correlato al bonus sulla qualità previsto dallo schema delle performance comunitario, in relazione al raggiungimento dei target sulla puntualità. A fine 2025, il ritardo in Rotta per cause attribuibili ad ENAV è risultato pari a 0,010 minuti per volo, a fronte di un target previsto per l'anno pari a 0,14 minuti di ritardo per volo. Tale performance ha quindi consentito l'iscrizione del bilancio dell'anno di una quota di ricavo da balance per circa 13 milioni di euro.
Non meno importante è stato l'apporto dei ricavi da mercato non regolamentato, il cui valore a consuntivo 2025 è stato pari a 52,1 milioni di euro, in aumento di circa 3 milioni di euro rispetto al precedente anno, in totale allineamento con il target assunto in sede di budget. In tale ambito trovano rilievo le attività sviluppate dalle Società controllate dal Gruppo, in particolare da Techno Sky sui programmi nazionali sviluppati per l'Aeronautica Militare, e IDS AirNav per le vendite di servizi in Finlandia e Svezia e attività manutentive hardware e software in alcuni paesi europei, oltre che in Taiwan, India, Malesia e Emirati Arabi.
Le maggiori attività svolte dalle Società del Gruppo, sia nell'ambito delle attività regolamentate che nello sviluppo delle delivery sulle commesse di vendita, hanno determinato a fine 2025 un valore dei costi complessivi pari a 772 milioni di euro. Rispetto al precedente esercizio, si rileva una crescita dei costi del 6,4%, essenzialmente trainata dal costo del personale, soprattutto per gli effetti correlati al CCNL, nonché al maggior *effort* profuso dal personale operativo nelle attività di assistenza alla navigazione aerea. A tal proposito, si evidenzia come le Unità di Servizio di Rotta registrate a fine 2025 hanno evidenziato picchi molto importanti per tutto il primo semestre, con volumi di oltre il +7% rispetto al precedente anno.
L'anno appena concluso ha altresì evidenziato l'avvio di importanti progetti tecnologici, essenzialmente correlati allo sviluppo del nuovo modello operativo di ENAV di gestione del traffico aereo. In particolare, si evidenzia l'avviamento operativo del *Remote Tower Control Center* (RTCC) di Brindisi, tramite l'attivazione del primo modulo di torre remota. Parallelamente al programma di remotizzazione delle torri, è proseguito il deploy della nuova rete operativa ENET-2, che costituisce il backbone per veicolare i dati operativi ENAV, e che risulta essenziale, per convogliare i flussi di dati coinvolti nelle attività di remotizzazione delle torri. Non meno importanti sono le attività per l'integrazione del Controllo di Avvicinamento (APP) dell'Aeroporto di Firenze nell'Area Control Center (ACC) di Roma, nonché quelle riferite alla prosecuzione dello sviluppo del nuovo Sistema ATM di ACC 4-Flight.

4.2 Andamento del mercato e del traffico aereo

L'andamento del traffico aereo nel 2025 conferma, per gli Stati aderenti ad Eurocontrol, il trend di crescita già emerso nell'esercizio precedente registrando un incremento dei volumi gestiti pari ad un +5,8% in termini di Unità di Servizio di rotta (di seguito anche "UdS") e un +4% nel numero dei voli assistiti, rispetto al 2024.
Per l'Italia, l'incremento delle UdS è in linea con la media europea e rappresenta la migliore performance tra i principali Paesi europei del *comparator group*. Infatti, le unità di servizio di rotta (*) hanno registrato un incremento del +5,9%, rispetto al 2024, superando Spagna (+5,6% UdS), Gran Bretagna (+4,2% UdS), Germania (+4% UdS) e Francia (3,6% UdS). In particolare, l'andamento del traffico aereo di rotta, rispetto al 2024, ha registrato valori particolarmente elevati nella prima parte dell'anno con picchi di traffico gestito nel primo trimestre dell'anno (+7,4% di UdS) e nel secondo trimestre dell'anno (+7,3% in termini di UdS) per poi rilevare una minore crescita nei mesi da agosto (+2,1% di UdS) ad ottobre (+3,7% di UdS) e risalire ai livelli precedenti negli ultimi due mesi dell'anno con una crescita media del +7,2% in termini di Unità di Servizio.
Anche nel confronto con il 2019, quale ultimo anno di riferimento pre-pandemico, i dati registrati nel 2025 per l'Italia, confermano una piena ripresa del mercato del traffico aereo rilevando un +23,7% in termini di unità di servizio di rotta.
Anche le unità di servizio di terminale registrate in Italia si attestano su valori positivi pari a un +3,4%, rispetto all'esercizio precedente, dato in linea con quanto rilevato per il traffico di rotta e confermano valori positivi anche nel confronto con il 2019 rilevando un incremento in termini di unità di servizio dell'11,4%.
Tali risultati positivi sono confermati anche dall'andamento del traffico passeggeri nel sistema aeroportuale italiano che ha visto transitare, nel 2025 circa 230 milioni di passeggeri (+5% rispetto al 2024) con un traffico nazionale pari a 72,6 milioni di passeggeri, tendenzialmente stabile rispetto al 2024, e un traffico internazionale che ha raggiunto 157,2 milioni di passeggeri, con una crescita del +7,6% rispetto al 2024.
Tra gli aeroporti Roma Fiumicino si conferma il principale aeroporto per volumi di traffico superando nel 2025 la soglia dei 50 milioni di passeggeri a cui segue l'aeroporto di Milano Malpensa con circa 31 milioni di viaggiatori e l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio con 17 milioni di passeggeri.

Traffico totale di rotta unità di servizio (**)	2025	2024	Variazioni n.	Variazioni %
Francia	23.558.474	22.734.693	823.781	3,6%
Germania	14.997.126	14.416.243	580.883	4,0%
Gran Bretagna	12.731.519	12.213.035	518.484	4,2%
Spagna	14.151.110	13.397.352	753.758	5,6%
Italia (***)	12.425.465	11.732.611	692.854	5,9%
EUROCONTROL	**174.813.100**	**165.273.038**	**9.540.062**	**5,8%**

(*) traffico che riguarda il sorvolo dello spazio aereo italiano con o senza scalo;
(**) per *unità di servizio* si intende l'unità di misura utilizzata in ambito Eurocontrol al fine della determinazione del valore del servizio reso, ottenuta dalla combinazione di due elementi: il peso dell'aeromobile al decollo e la distanza di percorrenza;
(***) escluso il traffico esente non comunicato ad Eurocontrol.

Traffico di rotta

Il traffico di rotta in Italia ha evidenziato, nel 2025, un incremento sia delle Unità di Servizio comunicate da Eurocontrol che si attestano a +5,9% (pari valore includendo la categoria residuale Esente non comunicato ad Eurocontrol) che del numero dei voli assistiti del +6,3% (+6,4% se si ricomprende la categoria residuale Esente non comunicato ad Eurocontrol) rispetto al 2024.
Il positivo andamento dei flussi di traffico dell'esercizio 2025, in termini di unità di servizio, conferma il ruolo strategico delle rotte italiane, sia per l'attrattività del Paese come destinazione finale che si riflette nel traffico aereo internazionale (+6,9% di UdS), sia per l'attraversamento dello spazio aereo italiano che si riflette nel traffico di sorvolo (+7,8% di UdS). Non riflette questo andamento positivo il traffico aereo nazionale che mostra una riduzione, in termini di Unità di Servizio, del -2,1% rispetto al 2024. Permangono anche nel 2025 alcune criticità sullo scenario internazionale quali la crisi russo-ucraina e quella israelo-palestinese che influiscono nella configurazione geografica dei flussi aerei in Europa, spostando il baricentro verso rotte che interessano prevalentemente i Paesi dell'Europa sud-orientale, tra cui l'Italia. In questo contesto, l'Italia ha registrato una continua crescita nel traffico di sorvolo, con un aumento rispetto al dato del 2019 pari a +35,6% di UdS.
L'analisi delle rotte che hanno interessato lo spazio aereo nazionale, classificate in base alla distanza chilometrica percorsa mostra, nel confronto con l'esercizio precedente, un incremento significativo delle UdS per tutte le fasce considerate, con un maggiore utilizzo delle rotte a media percorrenza chilometrica (tra 350 e 700 km) che hanno registrato una crescita del +9% confermandosi come il segmento in maggiore espansione.

Traffico in rotta (numero di voli)	2025	2024	Variazioni n.	Variazioni %
Nazionale	299.314	303.182	(3.868)	-1,3%
Internazionale	1.137.178	1.074.755	62.423	5,8%
Sorvolo	883.715	805.944	77.771	9,6%
Totale pagante	**2.320.207**	**2.183.881**	**136.326**	**6,2%**
Militare	36.779	33.402	3.377	10,1%
Altro esente	20.294	18.765	1.529	8,1%
Totale esente	**57.073**	**52.167**	**4.906**	**9,4%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**2.377.280**	**2.236.048**	**141.232**	**6,3%**
Esente non comunicato ad Eurocontrol	25.752	22.508	3.244	14,4%
Totale complessivo	**2.403.032**	**2.258.556**	**144.476**	**6,4%**

Traffico in rotta (unità di servizio)	2025	2024	Variazioni n.	Variazioni %
Nazionale	1.816.213	1.854.530	(38.317)	-2,1%
Internazionale	4.961.861	4.642.453	319.408	6,9%
Sorvolo	5.506.072	5.106.654	399.418	7,8%
Totale pagante	**12.284.146**	**11.603.637**	**680.509**	**5,9%**
Militare	125.985	114.714	11.271	9,8%
Altro esente	15.334	14.260	1.074	7,5%
Totale esente	**141.319**	**128.974**	**12.345**	**9,6%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**12.425.465**	**11.732.611**	**692.854**	**5,9%**
Esente non comunicato ad Eurocontrol	3.766	3.297	469	14,2%
Totale complessivo	**12.429.231**	**11.735.908**	**693.323**	**5,9%**

Analizzando la composizione del traffico aereo di rotta si evidenzia:

- un **traffico internazionale commerciale**, categoria di voli con partenza o arrivo in uno scalo posto sul territorio italiano che ha registrato nel 2025, rispetto all'esercizio precedente, un risultato positivo sia in termini di Unità di Servizio (+6,9%) che nel numero di voli assistiti (+5,8%). Il traffico internazionale rappresenta, in termini di UdS, circa il 40% del totale comunicato da Eurocontrol.
  Relativamente alla percorrenza chilometrica delle rotte di traffico internazionale (bassa, media e alta percorrenza sullo spazio aereo nazionale) nell'esercizio 2025, tutte le rotte hanno registrato un incremento rilevante in termini di Unità di Servizio.
  In merito alle direttrici di volo per continente, il 2025 nel confronto con il 2024, ha evidenziato un incremento generalizzato, in termini di Unità di Servizio, per tutti i collegamenti tra l'Italia e le diverse aree geografiche del resto del mondo. In particolare, i voli con destinazione nel resto d'Europa registrano un aumento del +5% e sono rappresentativi di circa il 77% delle UdS totali di traffico internazionale, mentre quelli con destinazione Asia, Africa e Continente Americano hanno registrato incrementi nell'ordine del 13% - 14% e rappresentano quote di mercato del 7 - 8% del totale delle UdS internazionali;

- un **traffico di sorvolo commerciale**, categoria di movimenti di solo attraversamento dello spazio aereo nazionale, che ha registrato nel 2025 un incremento sia delle Unità di Servizio (+7,8%) che nel numero di voli assistiti (+9,6%) con una riduzione sia della distanza media percorsa che del peso medio degli aeromobili utilizzati (-1,3%). Il traffico di sorvolo rappresenta, in termini di UdS, circa il 44% del totale UdS comunicato da Eurocontrol.
  Con riferimento alle distanze chilometriche percorse nell'esercizio in esame, si rileva, in termini di UdS, il maggior utilizzo delle rotte in tutte le fasce chilometriche, con una crescita particolarmente marcata nella fascia di media percorrenza (tra 400 e 800 km), con un incremento del +16% in termini di UdS.
  Riguardo alle principali direttrici di traffico, nel 2025, si è registrato un incremento del +10% in termini di UdS dei collegamenti che coinvolgono l'Europa per i voli intra-europei, rappresentativi di circa il 55% del totale delle UdS di sorvolo, mentre quelle relative ai collegamenti Europa-Africa ed Europa-Asia, che rappresentano rispettivamente circa il 22% e il 13%, evidenziano un aumento del +7,5% di UdS e +3% di UdS. Il traffico aereo Europa - Continente Americano ha registrato un incremento del +6% di UdS nei collegamenti verso l'Europa e del +4% di UdS verso l'Asia, pur in presenza per questa direttrice di traffico di una riduzione del -24% di UdS nel solo quarto trimestre dell'anno;
- un **traffico nazionale commerciale** che ha registrato nel 2025 una leggera riduzione sia delle Unità di Servizio (-2,1%) che nel numero dei voli assistiti (-1,3%), con un rallentamento che si è accentuato nel secondo semestre dell'esercizio rilevando un -4,5% in termini di UdS e del -3,5% per numero di voli assistiti. Il traffico nazionale rappresenta, in termini di UdS, il 15% del totale comunicato da Eurocontrol.
  Nell'esercizio 2025 si è assistito ad un minore utilizzo delle rotte ad alta percorrenza chilometrica (>700 km) che collegano le destinazioni del Nord con il Sud del Paese, con un decremento dei volumi pari al -2,9% di UdS. Anche le rotte a bassa percorrenza chilometrica (< 350 km) hanno registrato una flessione del -7,4% in termini di UdS, mentre



la fascia a media percorrenza chilometrica (tra 350 km e 750 km), che comprende la maggior parte dei voli degli aeroporti di Roma e di Napoli verso il resto dell'Italia, è rimasta pressoché invariata;

- un **traffico esente** suddiviso in: i) **traffico esente comunicato da Eurocontrol** che ha registrato un incremento del +9,6% in termini di unità di servizio e del +9,4% nel numero dei voli assistiti. Su tale categoria di voli si riflette principalmente l'andamento dell'attività dei voli militari (+9,8% di UdS) che rappresenta circa l'89% del traffico esente; ii) il **traffico esente non comunicato ad Eurocontrol**, di residuale incidenza sui ricavi, evidenzia un incremento sia delle unità di servizio (+14,2%) che nel numero dei voli assistiti pari a +14,4%. Il traffico aereo esente rappresenta solo l'1,1% del totale delle UdS comunicate da Eurocontrol.

Relativamente alle compagnie aeree, nel 2025, l'attività di volo del segmento low-cost si mantiene centrale per i volumi di traffico aereo prodotti nello spazio aereo italiano, con **Ryanair, Easyjet** e **Wizz Air**, che si sono collocate tra le prime tre compagnie aeree per numero di UdS sviluppate nel 2025. **Ryanair** è il primo vettore con una quota di mercato di circa il 20% sul totale delle UdS 2025 con un incremento del +7,5% rispetto al 2024. Anche **Transavia, Vueling, Aegean Airlines**, **Eurowings** e **Volotea** hanno realizzato volumi di traffico nel mercato aereo italiano positivi rispetto all'esercizio precedente. Tra i vettori di tradizionali, si registrano incrementi tra le compagnie medio-orientali quali **Turkish Airlines** (+4,1% UdS) e **Saudia** (+26,2% UdS) mentre hanno registrato valori negativi **Emirates** (-12,4% UdS) e **Qatar Airways** (-15,1% UdS), rappresentative congiuntamente di una quota del mercato italiano dell'8% di UdS. Tra le principali compagnie europee, ottengono risultati positivi, nel confronto con il 2024, **Lufthansa** (+2,2% UdS) e **Air France** (+5,1% UdS). La compagnia aerea **ITA Airways** (Italia Trasporto Aereo) ha registrato un decremento del-10,9% in termini di UdS, collocandosi al quarto posto per volumi prodotti, con una quota di mercato che rappresenta il 6% del totale delle UdS del 2025.



Traffico di terminale

Il traffico di terminale comunicato da Eurocontrol, che riguarda le attività di decollo e atterraggio nel raggio di 20 km dalla pista registra, nel 2025, un andamento positivo sia in termini di unità di servizio, pari a +3,4%, che per numero di voli assistiti, pari a +3,3% rispetto al 2024.
Nel 2025 sono state ridefinite le zone di tariffazione di terminale nazionali, le quali hanno visto l'accorpamento della ex Charging Zone 1 (che includeva l'aeroporto di Roma Fiumicino) e la ex Charging Zone 2 (che includeva gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio) nella nuova Charging Zone 1, mentre la ex Charging Zone 3 è confluita nella nuova Charging Zone 2. I dati riportati nelle seguenti tabelle relativamente al 2024 sono stati riesposti in coerenza ai cambiamenti precedentemente riportati, al fine di rendere comparabili i valori tra i periodi a confronto.

Traffico di terminale (numero di voli)	2025	2024	Variazioni n.	Variazioni %
Nazionale				
Chg. Zone 1	103.400	109.427	(6.027)	-5,5%
Chg. Zone 2	185.737	184.328	1.409	0,8%
Totale voli nazionali	**289.137**	**293.755**	**(4.618)**	**-1,6%**
Internazionale				
Chg. Zone 1	327.387	313.114	14.273	4,6%
Chg. Zone 2	237.600	221.382	16.218	7,3%
Totale voli internazionali	**564.987**	**534.496**	**30.491**	**5,7%**
Totale pagante	**854.124**	**828.251**	**25.873**	**3,1%**
Esenti				
Chg. Zone 1	1.114	923	191	20,7%
Chg. Zone 2	21.085	19.397	1.688	8,7%
Totale voli esenti	**22.199**	**20.320**	**1.879**	**9,2%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**876.323**	**848.571**	**27.752**	**3,3%**
Esente non comunicato ad Eurocontrol				
Chg. Zone 1	293	239	54	22,6%
Chg. Zone 2	13.281	11.798	1.483	12,6%
Tot. voli esenti non comunicati ad Eurocontrol	**13.574**	**12.037**	**1.537**	**12,8%**
Totali per chg Zone				
Chg. Zone 1	432.194	423.703	8.491	2,0%
Chg. Zone 2	457.703	436.905	20.798	4,8%
Totale complessivo	**889.897**	**860.608**	**29.289**	**3,4%**

Traffico di terminale (unità di servizio)	2025	2024	Variazioni n.	Variazioni %
Nazionale				
Chg. Zone 1	127.176	136.272	(9.096)	-6,7%
Chg. Zone 2	215.839	216.367	(528)	-0,2%
Totale uds nazionale	**343.015**	**352.639**	**(9.624)**	**-2,7%**
Internazionale				
Chg. Zone 1	502.140	477.597	24.543	5,1%
Chg. Zone 2	279.364	258.690	20.674	8,0%
Totale uds internazionale	**781.504**	**736.287**	**45.217**	**6,1%**
Totale pagante	**1.124.519**	**1.088.926**	**35.593**	**3,3%**
Esenti				
Chg. Zone 1	740	620	120	19,4%
Chg. Zone 2	8.355	7.211	1.144	15,9%
Totale uds esenti	**9.095**	**7.831**	**1.264**	**16,1%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**1.133.614**	**1.096.757**	**36.857**	**3,4%**
Esente non comunicato ad Eurocontrol				
Chg. Zone 1	25	20	5	25,0%
Chg. Zone 2	962	855	107	12,5%
Tot. uds esente non comunicato ad Eurocontrol	**987**	**875**	**112**	**12,8%**
Totali per chg Zone				
Chg. Zone 1	630.081	614.509	15.572	2,5%
Chg. Zone 2	504.520	483.123	21.397	4,4%
Totale complessivo	**1.134.601**	**1.097.632**	**36.969**	**3,4%**

In termini complessivi, i risultati del 2025, comparati con il precedente esercizio, registrano incrementi di attività in termini di unità di servizio e di voli assistiti comune alle due zone tariffarie. In particolare:

- la **Charging Zone 1**, che comprende gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, ha rilevato nel 2025 un incremento, in termini di unità di servizio, del +2,5% e del +2% come voli assistiti. Nella determinazione di questo risultato ha contribuito il traffico aereo internazionale (+5,1% UdS) in incremento nell'aeroporto di Roma Fiumicino (+4% UdS), di Milano Malpensa (+7% UdS) e Milano Linate (+22% UdS), mentre il traffico nazionale ha rilevato un decremento del -6,7% di UdS registrato negli aeroporti di Milano Linate (-16% UdS), Bergamo Orio al Serio (-10% UdS), Roma Fiumicino (-5% UdS) e Venezia Tessera (-1% UdS), risultati positivi invece nell'aeroporto di Milano Malpensa. I due principali aeroporti italiani, quali Roma Fiumicino e Milano Malpensa, hanno rilevato incrementi nei flussi di traffico pari rispettivamente a +2,2% +6,8% di UdS;
- la **Charging Zone 2**, che comprende i restanti aeroporti nazionali, ha registrato nel 2025 un incremento sia delle UdS (+4,4%) che dei voli assistiti (+4,8%), riferito principalmente al traffico aereo internazionale (+8% UdS) sostenuto dagli aeroporti di Napoli (+9,4% UdS), Torino (+6,9% UdS), Palermo (+8,6% UdS), Cagliari (+5,5% UdS) e Lamezia Terme (+27,4% UdS). Restano sostanzialmente invariati i volumi registrati sul traffico aereo nazionale (-0,2% UdS).

4.3 Risultati economico, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV

Definizione degli indicatori alternativi di performance

Al fine di illustrare i risultati economici, patrimoniali e finanziari del Gruppo ENAV e della Capogruppo, sono stati predisposti distinti schemi riclassificati in ottica gestionale, diversi dai prospetti coerenti con i principi contabili internazionali ed adottati dal Gruppo e dalla Capogruppo e contenuti rispettivamente nel Bilancio Consolidato e nel Bilancio di Esercizio. Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance alternativi, rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi di Bilancio, che vengono utilizzati dal management ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo e della Capogruppo, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal business.
L'utilizzo degli indicatori alternativi di performance nell'ambito delle informazioni regolamentate diffuse al pubblico, è stato reso obbligatorio con comunicazione CONSOB n. 0092543 del 3 dicembre 2015, che ha recepito gli orientamenti emanati il 5 ottobre 2015 dall'*European Securities and Markets Authority* (ESMA) n. 2015/1415. Tali indicatori hanno l'obiettivo di migliorare la comparabilità, l'affidabilità e la comprensibilità dell'informativa finanziaria.

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

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

Variazioni dell'area di consolidamento

Nel 2025, così come nell'esercizio precedente, non vi sono state variazioni dell'area di consolidamento.

Conto Economico Consolidato riclassificato

I risultati del 2025 del Gruppo ENAV confermano il buon andamento del traffico aereo assistito emerso nel corso dell'esercizio che, in termini di unità di servizio, registra un +5,9% per la rotta e un +3,4% per il terminale, rispetto all'esercizio precedente che aveva già mostrato incrementi nell'ordine del 10%, rilevando un trend in crescita nei vari mesi dell'anno riferiti in particolare al traffico aereo internazionale e di sorvolo. Si confermano risultati positivi, in termini di unità di servizio, anche se posti a confronto con il 2019, anno non ancora influenzato dalla crisi pandemica, da cui emerge un +23,7% per la rotta e un +11,4% per il terminale. Tali risultati positivi si riflettono sui ricavi da attività operativa che registrano un incremento dell'11,2%, rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a 1.173,1 milioni di euro e sono rappresentati da ricavi da *core business* della Capogruppo per 1.121 milioni di euro e da ricavi realizzati sul mercato non regolato per 52,1 milioni di euro, in aumento del 5,8% rispetto al 2024.
Il 2025 rappresenta il primo anno del nuovo Piano di Performance (RP4) che recepisce un cambiamento rispetto al precedente Piano legato all'inserimento a performance della ex terza fascia di tariffazione di terminale (nuova zona 2), assoggettata fino al 2024 ad uno schema normativo nazionale che prevedeva la determinazione del Balance secondo una logica di cost recovery.
Il Balance è rappresentato principalmente dal recupero nella tariffa 2025 dei balance generati nel *combined period* 2020-2021 e dai balance iscritti nel 2023 per negativi 207,7 milioni di euro (negativi 104,9 milioni di euro nel 2024) oltre ai balance iscritti nell'esercizio per positivi 17,3 milioni di euro, al netto della componente finanziaria, tra cui si evidenzia il *bonus capacity* iscritto grazie al target raggiunto dalla Capogruppo di 0,010 minuti di ritardo per volo assistito, rispetto al target fissato nel Piano di Performance di 0,14 minuti pari, per la rotta, a 13 milioni di euro.
I costi operativi registrano complessivamente un aumento del 6,4%, rispetto all'esercizio precedente, per un incremento negli altri costi operativi (+7,6%) e nel costo del personale (+6,8%), che recepisce gli effetti della rivalutazione dei minimi contrattuali, dinamiche parzialmente calmierate dai maggiori lavori interni capitalizzati che si attestano a 34,7 milioni di euro (+21,9%).
Tali effetti incidono sulla determinazione dell'EBITDA che si attesta a 252,7 milioni di euro, in decremento del 18,7%, rispetto all'esercizio 2024
Gli ammortamenti dell'esercizio, pari a 109,3 milioni di euro, congiuntamente agli effetti delle voci svalutazione crediti ed accantonamenti a fondo rischi, determinano un EBIT di 140,7 milioni di euro in riduzione del 24,9% rispetto all'esercizio precedente.
La gestione finanziaria incide negativamente per 8,1 milioni di euro, e recepisce gli effetti positivi derivante dalla riduzione dei tassi di interesse, evidenziato anche da un costo medio dell'indebitamento bancario che si attesta a 3,59% in riduzione, rispetto all'esercizio precedente, che era pari a 4,06%.
A seguito di tali dinamiche ed a valle del carico fiscale (tax rate del 28,3%), l'utile consolidato dell'esercizio si attesta a 93,1 milioni di euro in decremento del -25,9% rispetto al 2024.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Valori	Variazioni %
Ricavi da attività operativa	1.173.112	1.055.409	117.703	11,2%
Balance	(190.401)	(55.657)	(134.744)	n.a.
Altri ricavi operativi	41.969	36.993	4.976	13,5%
Totale ricavi	**1.024.680**	**1.036.745**	**(12.065)**	**-1,2%**
Costi del personale	(632.576)	(592.436)	(40.140)	6,8%
Costi per lavori interni capitalizzati	34.715	28.483	6.232	21,9%
Altri costi operativi	(174.150)	(161.868)	(12.282)	7,6%
Totale costi operativi	**(772.011)**	**(725.821)**	**(46.190)**	**6,4%**
EBITDA	**252.669**	**310.924**	**(58.255)**	**-18,7%**
EBITDA margin	**24,7%**	**30,0%**	**-5,3%**	
Ammortamenti netto contributi su investimenti	(109.269)	(119.709)	10.440	-8,7%
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(2.745)	(4.012)	1.267	-31,6%
EBIT	**140.655**	**187.203**	**(46.548)**	**-24,9%**
EBIT margin	**13,7%**	**18,1%**	**-4,4%**	
Proventi (oneri) finanziari	(8.078)	(8.286)	208	-2,5%
Risultato prima delle imposte	**132.577**	**178.917**	**(46.340)**	**-25,9%**
Imposte dell'esercizio	(39.452)	(53.202)	13.750	-25,8%
Utile/(Perdita) consolidata dell'esercizio	**93.125**	**125.715**	**(32.590)**	**-25,9%**
Utile/(Perdita) dell'esercizio attribuibile agli azionisti della Capogruppo	**93.056**	**125.829**	**(32.773)**	**-26,0%**
Utile/(Perdita) dell'esercizio attribuibile alle minoranze	**69**	**(114)**	**183**	**n.a.**

Analisi dei ricavi

I ricavi da attività operativa si attestano a 1.173,1 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto all'esercizio precedente, dell'11,2% e si riferiscono per 1.121 ai **ricavi da core business** riguardanti i ricavi di rotta commerciali per 846 milioni di euro, in incremento del 15,5%, rispetto all'esercizio precedente, per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio pari a +5,9% (+10,7% 2024 su 2023) riguardanti in particolare il traffico aereo internazionale e di sorvolo, e per l'incremento della tariffa applicata che recepisce il recupero dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 attestandosi a euro 74,94 (euro 68,77 nel 2024), tariffa che si riduce dello 0,9% se si considera la sola tariffa al netto dei balance.

I ricavi di terminale commerciali ammontano a 262 milioni di euro e risultano pressoché stabili rispetto al 2024 (-0,4%), quale effetto combinato tra le maggiori unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attestano a +3,4% (+9,9% 2024 su 2023) nonostante il trend negativo del traffico aereo nazionale (-2,7% in termini di unità di servizio rispetto al 2024) e una riduzione della tariffa di terminale della prima zona di tariffazione.

In particolare, **la prima zona di tariffazione**, rappresentata ora dalla precedente zona 1 e zona 2, è riferita agli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, ha registrato un incremento del traffico aereo gestito, espresso in unità di servizio, del +2,5% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2024 (+12,5% 2024 vs 2023) con risultati positivi per il traffico aereo internazionale che ha compensato, in termini di unità di

servizio, l'andamento negativo del traffico aereo nazionale (-6,7% di UdS). La tariffa applicata nel 2025 ammonta a euro 183,94, in riduzione media di circa il 10% rispetto alla tariffa 2024.
La **seconda zona di tariffazione**, che accoglie gli aeroporti inclusi nella precedente zona 3, comprende 40 aeroporti a medio e basso traffico e registra un maggior valore nel traffico aereo gestito, espresso in unità di servizio, del +4,2%, rispetto al corrispondente periodo del 2024 (+6,6% 2024 vs 2023), ed è riferito principalmente al traffico aereo internazionale. La tariffa del 2025 si attesta a euro 339,52 in incremento rispetto alla tariffa applicata nel 2024 che era pari a euro 332,27 esclusivamente per il recupero della quota balance inserita in tariffa. Infatti, la tariffa al netto del balance presenta una riduzione del 3,5%.
I **ricavi da mercato non regolamentato** ammontano a 52,1 milioni di euro e registrano un incremento del 5,8%, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per l'avanzamento delle attività di alcuni progetti e l'inizio di nuovi, tra cui si segnalano: l'attività di consulenza aeronautica per lo sviluppo del piano nazionale per la navigazione aerea in Arabia Saudita; l'avanzamento del progetto per la fornitura, l'installazione e la messa in esercizio di un nuovo radar per la sorveglianza del traffico aereo sia in ambito militare che civile svolta dall'Aeronautica Militare presso la Base aerea di Sigonella; le attività erogate per la revisione di 120 cartografie aeronautiche; il progetto di modernizzazione del sistema *Aeronautical Information Management* (AIM) per l'Air Navigation Service Provider (ANSP) Bulgaro; il progetto con l'aviazione civile rumena per il "*Traffic Complexity*" sistema automatizzato per la gestione ed ottimizzazione dei voli all'interno di determinate porzioni di spazio aereo per una pianificazione più efficiente dei flussi di traffico.
La componente rettificativa per **Balance,** parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide negativamente per un valore complessivo di 190,4 milioni di euro quale effetto netto tra i balance rilevati nell'esercizio 2025 per un valore positivo di 8,8 milioni di euro (positivi 55 milioni di euro nel 2024), i balance inseriti in tariffa nel 2025 per negativi 207,7 milioni di euro (balance n-2 negativi pari a 105 milioni di euro nel 2024) riferiti principalmente alla seconda quota dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 recuperabili in quote costanti in 5 anni e in 7 anni per la nuova zona 2 di terminale e le variazioni balance per 11,1 milioni di euro che contengono oltre al delta costo Eurocontrol del 2024 che determina un importo in restituzione di 3,3 milioni di euro, rispetto a quanto inserito in tariffa, anche l'iscrizione di un balance positivo riguardante il recupero di crediti di rotta oggetto di cancellazione nei *reference period* precedenti, iscritto in conformità alle recenti disposizioni del Regolatore. I balance iscritti nell'esercizio si riferiscono principalmente all'incremento inflattivo risultato negativo per 5 milioni di euro, rispetto ai positivi 63,6 milioni di euro del 2024, associati al diverso tasso inflattivo tra il dato rilevato al 2025 e quanto inserito nell'arco temporale del piano di performance, il balance da rischio traffico positivo emerso in entrambe le zone di tariffazione per complessivi 3 milioni di euro, avendo generato minori unità di servizio a consuntivo rispetto al dato pianificato nel piano di performance, pari a -2,8% per la prima zona di tariffazione e -4,2% per la seconda zona di tariffazione, il balance riferito al bonus *capacity* per 12,9 milioni di euro avendo raggiunto un target di *capacity* di rotta pari a 0,010 minuti di ritardo per volo assistito molto al di sotto rispetto al target fissato dalla Commissione Europea pari a 0,14 minuti per volo assistito.

Analisi dei costi

I **costi operativi** mostrano un incremento del +6,4%, rispetto al 2024, attestandosi a 772 milioni di euro e rilevano un aumento del costo del personale (+6,8%) e degli altri costi operativi (+7,6%) e un incremento dei costi per lavori interni capitalizzati del +21,9%.
Il **costo del personale** che si attesta a 632,6 milioni di euro in registra un incremento di 40,1 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, sia nella parte fissa della retribuzione che recepisce gli effetti della rivalutazione dei minimi contrattuali del 2%, di cui il secondo scatto è avvenuto nel mese di luglio 2024 ed un ulteriore 2% nel mese di luglio 2025, per il differenziale inflattivo riferito al triennio 2023-2025 e per gli avanzamenti nei livelli di inquadramento contrattuale previsti nel CCNL che nella parte variabile della retribuzione per gli effetti derivanti dagli accordi siglati con le parti sindacali e connessi al maggior traffico aereo assistito. L'incremento dell'organico di Gruppo si attesta a +164 unità medie e +91 unità effettive, rispetto al 2024, e riflette principalmente le assunzioni del personale operativo, tecnico ed informatico che non hanno prodotto incrementi nella retribuzione fissa di Gruppo, a seguito del diverso peso retributivo tra i nuovi ingressi e le uscite, chiudendo l'esercizio 2025 con un organico effettivo di Gruppo di 4.467 unità (4.376 unità effettive di Gruppo a fine 2024).
Gli **altri costi operativi** registrano una variazione netta in aumento di 12,3 milioni di euro, principalmente per i maggiori costi di manutenzione associati alle commesse di vendita, per i costi di contribuzione Eurocontrol e altri costi riguardanti il personale sia per l'incremento dei buoni pasto dovuto al maggior costo unitario riconosciuto al personale dipendente a partire dal mese di agosto 2024 che per le trasferte del personale dipendente. Tali effetti sono stati in parte calmierati dalla

riduzione dei costi per acquisto parti di ricambio a supporto dei sistemi di assistenza al volo e per l'hardware acquisito sulle commesse di vendita che hanno visto un maggior utilizzo delle parti di ricambio presenti a magazzino rispetto agli acquisti effettuati nel 2025.

Margini

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'**EBITDA** che si attesta a 252,7 milioni di euro in decremento di 58,2 milioni di euro rispetto al 2024.
Nella determinazione dell'**EBIT** incidono gli ammortamenti, al netto dei contributi su investimenti, per 109,3 milioni di euro quale effetto netto tra gli ammortamenti dei beni materiali ed immateriali e i contributi in conto impianti rilevati nell'esercizio che si attestano a 16,4 milioni di euro, in incremento rispetto al 2024 per la rilevazione della quota riferita ad investimenti finanziati nell'ambito del PNRR, la svalutazione dei crediti che congiuntamente all'accantonamento dei fondi rischi, determinano complessivamente un valore negativo di 2,7 milioni di euro, determinando un valore dell'**EBIT** pari a 140,7 milioni di euro in riduzione del 24,9% rispetto all'esercizio precedente.

La **gestione finanziaria** si attesta a negativi 8,1 milioni di euro, in leggera riduzione rispetto al dato emerso nell'esercizio precedente, quale variazione netta tra i minori proventi finanziari per 1,5 milioni di euro a seguito della minore incidenza della componente finanziaria legata al Balance e per i minori interessi passivi rilevati sui finanziamenti bancari a tasso variabile, effetto connesso alla riduzione generalizzata dei tassi di interesse che ha in parte compensato la maggiore incidenza degli oneri finanziari connessi al rimborso della prima *tranche* del finanziamento sottoscritto con BEI ad aprile 2024. Sul risultato finale incide la gestione cambi per negativi 1,2 milioni di euro principalmente per l'andamento della valuta statunitense. Il tasso medio di indebitamento è risultato pari a 3,59% in riduzione rispetto al tasso medio di indebitamento risultante al 31 dicembre 2024 (4,06%).

Le **imposte dell'esercizio** registrano un valore di 39,5 milioni di euro in decremento di 13,7 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, per la riduzione dell'imponibile fiscale rispetto al 2024. Il tax rate complessivo (IRES ed IRAP) risulta pari al 28,3% lievemente al di sotto delle aliquote teoriche.
L'**utile dell'esercizio** attribuibile agli azionisti della Capogruppo si attesta a 93,1 milioni di euro in decremento del 26% rispetto al 2024. La quota del risultato di esercizio di interessenza di terzi evidenzia un utile di 69 migliaia di euro in miglioramento rispetto alla perdita emersa nel 2024 di 114 migliaia di euro.

DATI PATRIMONIALI E FINANZIARI RICLASSIFICATI CONSOLIDATI

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazioni	
Attività materiali	794.455	805.946	(11.491)	-1,4%
Attività per diritti d'uso	11.244	4.411	6.833	n.a.
Attività immateriali	190.696	189.526	1.170	0,6%
Partecipazioni in altre imprese	53.733	54.744	(1.011)	-1,8%
Crediti da attività regolamentata	195.098	385.454	(190.356)	-49,4%
Altre attività e passività non correnti	(136.581)	(137.606)	1.025	-0,7%
Capitale immobilizzato netto	**1.108.645**	**1.302.475**	**(193.830)**	**-14,9%**
Rimanenze	59.820	60.473	(653)	-1,1%
Crediti commerciali	260.916	232.462	28.454	12,2%
Crediti/(Debiti) da attività regolamentata	187.627	201.706	(14.079)	-7,0%
Debiti commerciali	(145.658)	(129.591)	(16.067)	12,4%
Altre attività e passività correnti	(149.796)	(159.618)	9.822	-6,2%
Attività destinate alla dismissione al netto delle relative passività	(2)	14	(16)	n.a.
Capitale di esercizio netto	**212.907**	**205.446**	**7.461**	**3,6%**
Capitale investito lordo	**1.321.552**	**1.507.921**	**(186.369)**	**-12,4%**
Benefici ai dipendenti	(32.361)	(36.428)	4.067	-11,2%
Fondi per rischi e oneri	(5.791)	(11.080)	5.289	-47,7%
Attività/(Passività) per imposte anticipate/differite	22.971	27.214	(4.243)	-15,6%
Capitale investito netto	**1.306.371**	**1.487.627**	**(181.256)**	**-12,2%**
Patrimonio Netto attribuibile agli azionisti della Capogruppo	1.167.837	1.228.342	(60.505)	-4,9%
Patrimonio Netto attribuibile alle minoranze	1.084	1.014	70	6,9%
Patrimonio Netto	**1.168.921**	**1.229.356**	**(60.435)**	**-4,9%**
Indebitamento finanziario netto	137.450	258.271	(120.821)	-46,8%
Copertura del capitale investito netto	**1.306.371**	**1.487.627**	**(181.256)**	**-12,2%**

Il **Capitale investito netto** al 31 dicembre 2025 si attesta a 1.306,4 milioni di euro in riduzione di 181,3 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2024, e risulta coperto per l'89,5% dal Patrimonio Netto Consolidato e per il 10,5% da mezzi di terzi.

Il **Capitale immobilizzato netto** del Gruppo ENAV si attesta a 1.108,6 milioni di euro, in decremento netto di 193,8 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2024, principalmente per: i) il decremento delle attività materiali per 9,9 milioni di euro in funzione di ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio e un incremento delle attività per diritti d'uso per 5,3 milioni di euro che recepiscono il rinnovo del contratto di locazione di via Casale Cavallari a Roma e la locazione della sede operativa di Palermo; ii) il minor valore delle partecipazioni in altre imprese per 1 milione di euro dovuto all'adeguamento del valore della partecipazione al *fair value* in Aireon LLC che risente della variazione del tasso di cambio dollaro/euro; iii) la riduzione dei crediti da attività regolamentata riferita esclusivamente ai balance per 190,4 milioni di euro quale effetto netto tra le nuove iscrizioni e le quote inserite in tariffa nel 2026 e riclassificate tra le poste correnti.

Il **Capitale di esercizio netto** si attesta a positivi 212,9 milioni di euro in incremento di 7,5 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2024. Le principali variazioni hanno riguardato: i) l'incremento netto dei crediti commerciali per 28,4 milioni di euro, riguardante sia il credito verso Eurocontrol per una maggiore fatturazione riferita ai mesi di volato di novembre e dicembre non scaduti rispetto ai corrispondenti mesi dell'esercizio precedente che per i crediti verso clienti del mercato terzo per la maggiore concentrazione delle attività negli ultimi mesi dell'anno; ii) la variazione negativa dei crediti/debiti da attività regolata per 14,1 milioni di euro riferita ai balance che verranno inseriti in tariffa nel 2026; iii) l'incremento dei debiti commerciali per 16,1 milioni di euro associato al maggior debito emerso verso i fornitori del Gruppo; iv) la variazione delle altre attività e passività correnti che ha determinato un effetto netto di maggior credito per l'iscrizione dei contributi a valere sugli investimenti finanziati dal PNRR riconosciuti alle società del Gruppo, al credito per imposte sul reddito emerso nell'esercizio rispetto al 31 dicembre 2024 e al credito per i progetti finanziati in ambito *Connecting European Facility* rendicontati nell'esercizio, effetti in parte compensati dai debiti verso il personale per gli accantonamenti di competenza e dalle maggiori passività verso l'Aeronautica Militare e l'ENAC per la quota degli incassi di competenza ricevuti nel 2025 per i servizi di rotta e di terminale.
Nella determinazione del **capitale investito netto** incidono anche i benefici ai dipendenti per negativi 32,4 milioni di euro, in decremento di 4,1 milioni di euro per le liquidazioni erogate al personale dipendente, i fondi per rischi ed oneri per 5,8 milioni di euro, in riduzione di 5,3 milioni di euro, e la fiscalità differita per un importo netto di positivi 23 milioni di euro.
Il **patrimonio netto** complessivo si attesta a 1.168,9 milioni di euro e registra un decremento di 60,4 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2024, principalmente per l'effetto netto tra il pagamento del dividendo deliberato dall'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 10 maggio 2025 per complessivi 146,2 milioni di euro, l'acquisto di azioni proprie per 6,5 milioni di euro e l'effetto positivo per l'adeguamento al *fair value* della partecipazione in Aireon per 4,6 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale e all'utile consolidato 2025 pari a 93,1 milioni di euro.

L'**Indebitamento finanziario netto** al 31 dicembre 2025 presenta un saldo di 137,4 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto al dato del 31 dicembre 2024 (-258,3 milioni di euro) e tiene conto della liquidità della controllata Enav Asia Pacific per 4,2 milioni di euro classificata nelle attività destinate alla dismissione a seguito della delibera di liquidazione volontaria assunta dalla Capogruppo ed inizio della procedura di liquidazione avvenuta ad aprile 2025. Inoltre, tale dato recepisce quanto previsto dagli Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del regolamento sul prospetto emanati da ESMA (European Securities & Markets Authority) in data 4 marzo 2021, in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti da CONSOB con richiamo di attenzione n. 5/21 del 29 aprile 2021.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazioni	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	451.917	361.334	90.583	25,1%
Indebitamento finanziario corrente	(379.726)	(20.275)	(359.451)	n.a.
Indebitamento finanziario corrente per lease ex IFRS 16	(2.709)	(1.732)	(977)	56,4%
Posizione finanziaria corrente netta	**69.482**	**339.327**	**(269.845)**	**-79,5%**
Indebitamento finanziario non corrente	(188.016)	(564.870)	376.854	-66,7%
Indebitamento finanziario non corrente per lease ex IFRS 16	(8.764)	(2.787)	(5.977)	n.a.
Debiti da attività regolamentata e commerciali non correnti	(10.152)	(29.941)	19.789	-66,1%
Indebitamento finanziario non corrente	**(206.932)**	**(597.598)**	**390.666**	**-65,4%**
Indebitamento finanziario netto	**(137.450)**	**(258.271)**	**120.821**	**-46,8%**

Il minor **indebitamento finanziario netto** emerso al 31 dicembre 2025 è dovuto principalmente all'effetto positivo nella dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria comprensiva degli investimenti (free cash flow), che beneficia tra l'altro dei maggiori incassi da *core business* della Capogruppo, rispetto al 2024, degli incassi dei progetti finanziati in ambito PNRR da parte delle controllate per 11,8 milioni di euro. Nell'esercizio si è proceduto, oltre all'attività ordinaria, al pagamento del dividendo per complessivi 146,2 milioni di euro, al pagamento del debito verso il Ministero

dell'Economia e delle Finanze per 50,4 milioni di euro, al pagamento del debito verso ENAC per la quota degli incassi di rotta e di terminale di competenza e verso l'Aeronautica Militare Italiana per la quota degli incassi di terminale di spettanza per complessivi 26 milioni di euro. Nella determinazione dell'indebitamento finanziario incidono anche i debiti da attività regolamentata riferiti al Balance e debiti commerciali non correnti per 10,1 milioni di euro in decremento di 19,8 milioni di euro per i minori balance negativi iscritti nel 2025.
Si evidenzia che il Gruppo dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2025, per un ammontare pari a 203 milioni di euro, al quale si aggiunge il *loan commitment* di residui 80 milioni di euro relativi al contratto di finanziamento sottoscritto dalla Capogruppo con BEI ad ottobre 2024 di originari 160 milioni di euro.

FLUSSI FINANZIARI CONSOLIDATI

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di esercizio	340.622	277.890	62.732
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di investimento	(76.969)	(78.757)	1.788
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento	(172.764)	(62.833)	(109.931)
Flusso monetario netto dell'esercizio	**90.889**	**136.300**	**(45.411)**
Disponibilità liquide ad inizio esercizio	**361.334**	**224.876**	**136.458**
Differenze cambio su disponibilità iniziali	(306)	158	(464)
Disponibilità liquide a fine esercizio	**451.917**	**361.334**	**90.583**
Free cash flow	**263.653**	**199.133**	**64.520**

Il **Flusso di cassa generato da attività di esercizio** al 31 dicembre 2025 ammonta a 340,6 milioni di euro ed evidenzia una variazione positiva di 62,7 milioni di euro rispetto al valore registrato nell'esercizio precedente che aveva generato cassa per 277,9 milioni di euro. Tale flusso positivo è stato determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori: i) il decremento dei crediti netti da attività regolamentata che corrisponde ai balance per complessivi 184,4 milioni di euro per il recupero delle quote dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021, che nel 2025 ha visto il recupero della terza quota oltre ai balance iscritti nel 2023, generando i maggiori incassi dell'anno. Tale variazione, nell'esercizio a confronto, incideva per 47,6 milioni di euro; ii) l'incremento dei crediti commerciali correnti per 28,7 milioni di euro riferito sia al maggiore credito verso Eurocontrol per un incremento di fatturazione legata al volato di rotta negli ultimi mesi dell'anno, rispetto al 2024, e per un aumento delle attività sul mercato terzo che ha visto una accelerazione negli ultimi mesi dell'esercizio; iii) maggiori crediti per imposte sul reddito per acconti di imposta versati in misura superiore rispetto al carico fiscale di fine anno; iv) la variazione netta delle altre attività e passività correnti che evidenzia maggiori attività per l'iscrizione di crediti per i progetti finanziati in ambito Connecting European Facility e PNRR oggetto di rendicontazione nell'esercizio 2025 e non incassati a fine esercizio e maggiori passività legate ai debiti verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di incassi di rotta e di terminale di loro competenza emersi nell'esercizio. L'esercizio a confronto recepiva l'incasso dei contributi per progetti finanziati in ambito PON e CEF e un minore incremento delle altre passività per minori debiti verso il personale; v) il decremento dei debiti commerciali correnti e non correnti per complessivi 19,6 milioni di euro dovuto ai pagamenti effettuati verso i fornitori del Gruppo per attività di esercizio in misura maggiore rispetto alle fatturazioni degli ultimi mesi dell'anno; vi) il minor risultato ante imposte dell'esercizio per 46,3 milioni di euro, rispetto al 2024.
Il **Flusso di cassa da attività di investimento** al 31 dicembre 2025 ha assorbito liquidità per 77 milioni di euro in misura inferiore per 1,8 milioni di euro, rispetto al 2024. Tale variazione è associata sia ai minori capex dell'esercizio che si sono attestati a 113,1 milioni di euro, in decremento di 5,9 milioni di euro, che ai minori pagamenti per investimenti per 4,1 milioni di euro.

Il **Flusso di cassa da attività di finanziamento** ha assorbito liquidità per complessivi 172,8 milioni di euro evidenziando una variazione negativa di 109,9 milioni di euro rispetto al corrispondente esercizio precedente, in cui era stata assorbita liquidità per 62,8 milioni di euro in quanto risentiva dell'effetto positivo connesso all'utilizzo nel mese di aprile 2024 della prima tranche del finanziamento con BEI per complessivi 80 milioni di euro. La liquidità assorbita nel 2025 è riferita al pagamento delle rate semestrali dei finanziamenti in essere secondo i piani di ammortamento contrattualizzati per 19 milioni di euro, dall'acquisto di azioni proprie in conformità alla delibera assembleare di maggio 2025 per 6,5 milioni di euro e dal pagamento del dividendo per 146,2 milioni di euro.
Il **free cash flow** si attesta a positivi 263,6 milioni di euro, in miglioramento di 64,5 milioni di euro, rispetto al 2024, per la liquidità generata dal flusso di cassa da attività di esercizio che ha ampiamente coperto il flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento.

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

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

Conto economico riclassificato

ENAV S.p.A. chiude l'esercizio 2025 con un utile di esercizio di 82,3 milioni di euro in decremento del 30,4%, rispetto all'esercizio precedente, in cui si attestava a 118,2 milioni di euro. Il 2025 rappresenta il primo anno del nuovo Piano di Performance (RP4) di ENAV, che recepisce un cambiamento rispetto al precedente Piano legato all'inserimento a performance della ex terza fascia di tariffazione di terminale (nuova zona 2), assoggettata fino al 2024 ad uno schema normativo nazionale che prevedeva la determinazione del Balance secondo una logica di cost recovery.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Valori	Variazioni %
Ricavi da attività operativa	1.135.805	1.020.638	115.167	11,3%
Balance	(190.401)	(55.657)	(134.744)	n.a.
Altri ricavi operativi	45.870	44.979	891	2,0%
Totale ricavi	**991.274**	**1.009.960**	**(18.686)**	**-1,9%**
Costi del personale	(547.922)	(515.334)	(32.588)	6,3%
Costi per lavori interni capitalizzati	13.632	12.172	1.460	12,0%
Altri costi operativi	(220.490)	(211.762)	(8.728)	4,1%
Totale costi operativi	**(754.780)**	**(714.924)**	**(39.856)**	**5,6%**
EBITDA	**236.494**	**295.036**	**(58.542)**	**-19,8%**
EBITDA margin	**23,9%**	**29,2%**	**-5,3%**	
Ammortamenti netto contributi su investimenti	(109.938)	(116.708)	6.770	-5,8%
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(2.098)	(3.237)	1.139	-35,2%
EBIT	**124.458**	**175.091**	**(50.633)**	**-28,9%**
EBIT margin	**12,6%**	**17,3%**	**-4,7%**	
Proventi (oneri) finanziari	(7.163)	(7.943)	780	-9,8%
Risultato prima delle imposte	**117.295**	**167.148**	**(49.853)**	**-29,8%**
Imposte dell'esercizio	(35.038)	(48.957)	13.919	-28,4%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	**82.257**	**118.191**	**(35.934)**	**-30,4%**

I **ricavi da attività operativa** si attestano a 1.135,8 milioni di euro in incremento dell'11,3%, rispetto all'esercizio precedente, per i maggiori ricavi da *core business* registrati nell'esercizio ed associati al maggior traffico aereo assistito e ai ricavi da mercato non regolamentato che registrano un leggero incremento rispetto al 2024. In particolare, i ricavi di rotta commerciali si attestano a 846 milioni di euro in incremento del 15,5%, rispetto all'esercizio precedente, per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio pari a +5,9% (+10,7% 2024 su 2023) riguardanti in particolare il traffico aereo internazionale e di sorvolo, e per l'incremento della tariffa applicata che recepisce il recupero dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 attestandosi a euro 74,94 (euro 68,77 nel 2024), tariffa che si riduce dello 0,9% se si considera la sola tariffa al netto dei balance.
I **ricavi di terminale commerciali** ammontano a 262 milioni di euro e risultano pressoché stabili rispetto al 2024 (-0,4%), quale effetto combinato tra le maggiori unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attestano a +3,4% (+9,9% 2024 su 2023) nonostante il trend negativo del traffico aereo nazionale (-2,7% in termini di unità di servizio rispetto al 2024) e una riduzione della tariffa di terminale della prima zona di tariffazione.
In particolare, la **prima zona di tariffazione**, rappresentata ora dalla precedente zona 1 e zona 2, è riferita agli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, ha registrato un incremento del traffico aereo gestito, espresso in unità di servizio, del +2,5% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2024 (+12,5% 2024 vs 2023) con risultati positivi per il traffico aereo internazionale che ha compensato, in termini di unità di servizio, l'andamento negativo del traffico aereo nazionale (-6,7% di UdS). La tariffa applicata nel 2025 ammonta a euro 183,94, in riduzione media di circa il 10% rispetto alla tariffa 2024.
La **seconda zona di tariffazione**, che accoglie gli aeroporti inclusi nella precedente zona 3, comprende 40 aeroporti a medio e basso traffico e registra un maggior valore nel traffico aereo gestito, espresso in unità di servizio, del +4,2%, rispetto al corrispondente periodo del 2024 (+6,6% 2024 vs 2023), ed è riferito principalmente al traffico aereo internazionale. La tariffa del 2025 si attesta a euro 339,52 in incremento rispetto alla tariffa applicata nel 2024 che era pari a euro 332,27 esclusivamente per il recupero della quota balance inserita in tariffa. Infatti, la tariffa al netto del balance presenta una riduzione del 3,5%.
I **ricavi per i voli esenti di rotta e di terminale**, il cui corrispettivo risulta, a norma di legge, a carico del Ministero dell'Economia e delle Finanze, si attestano a 12,9 milioni di euro in incremento del +19,3%, rispetto al 2024, per le maggiori unità di servizio esenti di rotta e di terminale gestite nel 2025.
I **ricavi da mercato non regolamentato** ammontano a 14,8 milioni di euro, in incremento del 2,1% rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i ricavi generati dalle attività di *flight inspection and validation* in Kenya, Romania, Croazia e Uganda, per le attività di consulenza aeronautica per lo sviluppo del piano nazionale per la navigazione aerea in Arabia Saudita; le attività di preparazione del sito di Lampedusa per la piattaforma EGNOS in conformità a quanto previsto nel contratto formalizzato con EU Agency for the Space Programme (EUSPA), per l'accordo sottoscritto con SITA per l'utilizzo della rete di comunicazione ENAV al fine di poter erogare i propri servizi Airline Operation Control.

La componente rettificativa per **Balance**, parte integrante dei ricavi da attività operativa, incide negativamente per un valore complessivo di 190,4 milioni di euro quale effetto netto tra i balance rilevati nell'esercizio 2025 per un valore positivo di 8,8 milioni di euro (positivi 55 milioni di euro nel 2024), la variazione balance per positivi 11,1 milioni di euro riferite a diversi effetti tra cui il delta costi Eurocontrol del 2024 determinato sulla base del bilancio chiuso per tale data che, rispetto a quanto inserito in tariffa, determina un importo in restituzione di 3,3 milioni di euro, un Balance riferito ai *write-off* di rotta emersi nel secondo e terzo *Reference Period* per 17,9 milioni di euro, iscritto in conformità alle indicazioni fornite dal regolatore, e i balance inseriti in tariffa nel 2025 per negativi 207,7 milioni di euro (balance n-2 negativi pari a 105 milioni di euro nel 2024) riferiti principalmente alla seconda quota dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 recuperabili in quote costanti in 5 anni e in 7 anni per la nuova zona 2 di terminale. I balance iscritti nell'esercizio si riferiscono principalmente all'incremento inflattivo risultato negativo per 5 milioni di euro, rispetto ai positivi 63,6 milioni di euro del 2024, associati al diverso tasso inflattivo tra il dato rilevato al 2025 e quanto inserito nell'arco temporale del piano di performance, il balance da rischio traffico positivo emerso in entrambe le zone di tariffazione per complessivi 3 milioni di euro, avendo generato minori unità di servizio a consuntivo rispetto al dato pianificato nel piano di performance, pari a -2,8% per la prima zona di tariffazione e -4,2% per la seconda zona di tariffazione, il balance riferito al bonus *capacity* per 12,9 milioni di euro avendo raggiunto un target di *capacity* di rotta pari a 0,010 minuti di ritardo per volo assistito molto al di sotto rispetto al target fissato dalla Commissione Europea pari a 0,14 minuti per volo assistito.
I **costi operativi** ammontano a complessivi 754,8 milioni di euro e registrano un incremento netto del 5,6%, rispetto all'esercizio precedente, riferito al costo del personale per il 6,3%, agli altri costi operativi per il 4,1% effetti in parte calmierati dalle maggiori capitalizzazioni dei costi per lavori interni per il 12%.

Con riferimento al **costo del personale** che ammonta a 547,9 milioni di euro, si rileva un incremento della retribuzione fissa per 14,5 milioni di euro legato sia alla rivalutazione dei minimi contrattuali del 2% avvenuti a luglio 2024 e luglio 2025 e relativo conguaglio sul differenziale inflattivo del periodo 2023-2025 riconosciuto sulla base degli accordi sindacali sottoscritti tra le parti, che per gli avanzamenti nei livelli di inquadramento contrattuale in conformità al CCNL. La retribuzione variabile registra un incremento di 6,4 milioni di euro per gli effetti derivanti dagli accordi siglati con le parti sindacali e connessi al maggior traffico aereo assistito. ENAV chiude l'esercizio 2025 con un organico effettivo di 3.434 unità (3.441 unità effettive a fine 2024) rilevando una riduzione dell'organico di 7 unità e un incremento nell'organico medio di 65 risorse.

Gli **altri costi operativi** registrano un incremento di 8,7 milioni di euro per la maggiore contribuzione Eurocontrol e per l'incremento di alcuni costi riguardanti il personale riferito al maggior costo dei buoni pasto, il cui valore unitario è stato incrementato a partire dal mese di agosto 2024 e per le maggiori trasferte del personale dipendente. Tali aumenti sono stati in parte compensati dai minori costi per acquisto parti di ricambio a supporto dei sistemi di assistenza al volo che hanno visto un maggior utilizzo delle parti presenti a magazzino rispetto agli acquisti effettuati nel 2025.

Tali valori hanno inciso nella determinazione dell'**EBITDA** che si attesta a 236,5 milioni di euro, in riduzione del 19,8%, rispetto al 2024.

L'**EBIT** registra un valore pari a 124,5 milioni di euro in decremento del 28,9%, rispetto all'esercizio precedente, determinato a valle degli effetti derivanti dagli ammortamenti, che al netto dei contributi in conto impianti registrano un decremento del -5,8%, e dalla svalutazione dei crediti e dall'accantonamento a fondi rischi che incidono per negativi 2,1 milioni di euro.

La **gestione finanziaria** presenta un valore negativo di 7,2 milioni di euro, in miglioramento di 0,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i minori interessi passivi sui finanziamenti bancari a tasso variabile, connesso alla riduzione generalizzata dei tassi di interesse che ha in parte compensato la maggiore incidenza degli oneri finanziari sulla prima *tranche* del finanziamento sottoscritto con BEI ad aprile 2024. Il tasso medio di indebitamento è risultato pari a 3,59% in riduzione rispetto al tasso medio di indebitamento risultante al 31 dicembre 2024 (4,06%).

Le **imposte dell'esercizio** si attestano a 35 milioni di euro in decremento di 13,9 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, per la minore base imponibile fiscale ed un tax rate complessivo del 28% di entità minore rispetto all'aliquota teorica per l'effetto della fiscalità differita.

L'**utile dell'esercizio**, per effetto di quanto sopra riportato, si attesta a 82,3 milioni di euro.

DATI PATRIMONIALI E FINANZIARI RICLASSIFICATI

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazioni	
Attività materiali	802.966	816.319	(13.353)	-1,6%
Attività per diritti d'uso	3.234	3.184	50	1,6%
Attività immateriali	82.854	82.517	337	0,4%
Partecipazioni	193.240	188.121	5.119	2,7%
Crediti da attività regolamentata	195.098	385.454	(190.356)	-49,4%
Altre passività non correnti	(128.635)	(136.792)	8.157	-6,0%
Capitale immobilizzato netto	**1.148.757**	**1.338.803**	**(190.046)**	**-14,2%**
Rimanenze	59.803	60.249	(446)	-0,7%
Crediti commerciali	218.215	200.052	18.163	9,1%
Crediti/(Debiti) da attività regolamentata	187.627	201.706	(14.079)	-7,0%
Debiti commerciali	(126.943)	(112.952)	(13.991)	12,4%
Altre attività e passività correnti	(218.343)	(230.278)	11.935	-5,2%
Attività destinate alla dismissione al netto delle relative passività	127	127	0	0,0%
Capitale di esercizio netto	**120.486**	**118.904**	**1.582**	**1,3%**
Capitale investito lordo	**1.269.243**	**1.457.707**	**(188.464)**	**-12,9%**
Benefici ai dipendenti	(24.639)	(27.309)	2.670	-9,8%
Fondi per rischi e oneri	(5.583)	(11.080)	5.497	-49,6%
Attività/(Passività) per imposte anticipate/differite	9.951	12.194	(2.243)	-18,4%
Capitale investito netto	**1.248.972**	**1.431.512**	**(182.540)**	**-12,8%**
Patrimonio Netto	1.100.891	1.168.941	(68.050)	-5,8%
Indebitamento finanziario netto	148.081	262.571	(114.490)	-43,6%
Copertura del capitale investito netto	**1.248.972**	**1.431.512**	**(182.540)**	**-12,8%**

Il **Capitale investito netto** si attesta a 1.249 milioni di euro in decremento del -12,8%, rispetto al 31 dicembre 2024, e risulta coperto per l'88,1% dal patrimonio netto e per l'11,9% da mezzi di terzi.

Il **Capitale immobilizzato netto** pari a 1.148,8 milioni di euro ha registrato un decremento netto di 190 milioni di euro, rispetto il 31 dicembre 2024, per: i) il decremento delle attività materiali per 13,4 milioni di euro per ammortamenti superiori rispetto agli investimenti in corso di realizzazione rilevati nell'esercizio; ii) l'incremento della voce partecipazioni per 5,1 milioni di euro riferita a IDS AirNav per la rinuncia al credito finanziario concesso negli esercizi precedenti per un ammontare residuo di 5,1 milioni di euro, comprensivo di interessi, al fine di rafforzare patrimonialmente la controllata in vista dello sviluppo delle attività sul mercato terzo; iii) la riduzione dei crediti da attività regolamentata riferita esclusivamente ai balance per 190,4 milioni di euro quale effetto netto tra le nuove iscrizioni e le quote inserite in tariffa nel 2026 e riclassificate nell'ambito del capitale di esercizio.

Il **capitale di esercizio netto** si attesta a positivi 120,5 milioni di euro in incremento di 1,6 milioni di euro rispetto al dato emerso al 31 dicembre 2024. Le principali variazioni hanno riguardato: i) l'incremento dei crediti commerciali per 18,2 milioni di euro, di cui verso Eurocontrol per 12,3 milioni di euro per la fatturazione della tariffa di rotta riferita ai mesi di volato di novembre e dicembre superiore rispetto ai corrispondenti mesi dell'esercizio precedente; ii) il decremento dei crediti netti per attività regolamentata per 14,1 milioni di euro e riferiti ai balance che verranno inseriti in tariffa nel 2026; iii) un incremento dei debiti commerciali per 14 milioni di euro per la maggiore concentrazione delle attività negli ultimi

mesi dell'anno e riguardanti in buona parte fatture non scadute; iv) la variazione delle altre attività e passività correnti riferita principalmente ai maggiori crediti associati ai progetti finanziati in ambito *Connecting European Facility* (CEF) oggetto di rendicontazione nel corso dell'esercizio ed un aumento delle altre passività verso l'Aeronautica Militare e l'ENAC per la quota degli incassi di competenza ricevuti nel 2025 per i servizi di rotta e di terminale.
Nella determinazione del **capitale investito netto** incidono i benefici ai dipendenti per negativi 24,6 milioni di euro, in decremento per le liquidazioni erogate nell'esercizio, i fondi per rischi ed oneri per 5,6 milioni di euro e la fiscalità differita per un importo netto di positivi 10 milioni di euro.
Il **Patrimonio Netto** si attesta a 1.100,9 milioni di euro in riduzione di 68,1 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2024 principalmente per il pagamento del dividendo pari a 146,2 milioni di euro e per l'acquisto delle azioni proprie per 6,5 milioni di euro, effetti parzialmente compensati dalla rilevazione dell'utile dell'esercizio 2025 per 82,3 milioni di euro.
L'**Indebitamento finanziario netto** al 31 dicembre 2025 presenta un saldo di 148,1 milioni di euro, in miglioramento di 114,5 milioni di euro rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2024 e contiene il credito finanziario non corrente vantato verso Enav North Atlantic rispetto a quanto richiesto nel prospetto emanato da ESMA.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazioni	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	429.138	346.661	82.477	23,8%
Crediti finanziari correnti	0	1.824	(1.824)	-100,0%
Indebitamento finanziario corrente	(379.726)	(20.275)	(359.451)	n.a.
Indebitamento finanziario corrente per lease ex IFRS 16	(1.062)	(1.048)	(14)	1,3%
Posizione finanziaria corrente netta	**48.350**	**327.162**	**(278.812)**	**-85,2%**
Crediti finanziari non correnti	3.610	7.183	(3.573)	-49,7%
Indebitamento finanziario non corrente	(188.016)	(564.870)	376.854	-66,7%
Indebitamento finanziario non corrente per lease ex IFRS 16	(2.344)	(2.321)	(23)	1,0%
Debiti da attività regolamentata	(9.681)	(29.725)	20.044	-67,4%
Indebitamento finanziario non corrente	**(196.431)**	**(589.733)**	**393.302**	**-66,7%**
Indebitamento finanziario netto	**(148.081)**	**(262.571)**	**114.490**	**-43,6%**

Il minor indebitamento finanziario netto emerso al 31 dicembre 2025 è dovuto principalmente all'effetto positivo della dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria comprensiva degli investimenti (free cash flow), che beneficia dei maggiori incassi da *core business*, rispetto al 2024. Nell'esercizio si è proceduto, oltre all'attività ordinaria, al pagamento del dividendo per complessivi 146,2 milioni di euro, al pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per 50,4 milioni di euro, al pagamento del debito verso ENAC per la quota degli incassi di rotta e di terminale di competenza e verso l'Aeronautica Militare Italiana per la quota degli incassi di terminale di spettanza per complessivi 26 milioni di euro. Nella determinazione dell'indebitamento finanziario incidono anche i debiti da attività regolamentata riferiti al Balance per 9,7 milioni di euro in decremento di 20 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2024, per i minori balance negativi iscritti nel 2025.

Si evidenzia che la società dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate al 31 dicembre 2025, per un ammontare pari a 194 milioni di euro al quale si aggiunge il *loan commitment* di residui 80 milioni di euro relativi al contratto di finanziamento sottoscritto dalla Capogruppo con BEI di originari 160 milioni di euro.

FLUSSI FINANZIARI

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di esercizio	330.837	279.327	51.510
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di investimento	(76.969)	(78.757)	1.788
Flusso di cassa generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento	(171.391)	(61.867)	(109.524)
Flusso monetario netto dell'esercizio	**82.477**	**138.703**	**(56.226)**
Disponibilità liquide ad inizio esercizio	**346.661**	**207.958**	**138.703**
Disponibilità liquide a fine esercizio	**429.138**	**346.661**	**82.477**
Free cash flow	**253.868**	**200.570**	**53.298**

Il **Flusso di cassa generato dalle attività di esercizio** al 31 dicembre 2025 ammonta a 330,8 milioni di euro in aumento rispetto al valore registrato nell'esercizio precedente per 51,5 milioni di euro. Tale flusso è stato determinato dai seguenti fattori: i) il decremento dei crediti netti da attività regolamentata che corrisponde ai balance per complessivi 184,4 milioni di euro per il recupero delle quote dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021, di cui nel 2025 si recupera la terza quota e dei balance iscritti nel 2023 generando i maggiori incassi dell'anno. Tale variazione, nell'esercizio a confronto, incideva per 47,6 milioni di euro; ii) l'incremento dei crediti commerciali per 18,2 milioni di euro per la maggiore fatturazione del volato di rotta dei mesi di novembre e dicembre rispetto al corrispondente periodo precedente; iii) la variazione netta delle altre attività e passività correnti per 8,8 milioni di euro che recepisce le maggiori attività per l'iscrizione di crediti per progetti finanziati in ambito *Connecting European Facility* oggetto di rendicontazione nell'esercizio 2025 e maggiori passività legate ai debiti verso l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAC per la quota di incassi di rotta e di terminale di loro competenza emersi nell'esercizio. Nel 2024 si erano incassati i contributi per progetti finanziati in ambito PON e CEF ed erano emersi minori passività verso il personale; iv) il minor risultato ante imposte per 49,8 milioni di euro, rispetto al 2024.

Il **Flusso di cassa da attività di investimento** al 31 dicembre 2025 ha assorbito liquidità per 77 milioni di euro in riduzione di 1,8 milioni di euro, rispetto al 2024. Tale variazione è associata sia ai minori capex dell'esercizio che si sono attestati a 108,8 milioni di euro, in decremento di 7,2 milioni di euro, che ai minori pagamenti per investimenti effettuati nell'esercizio 2025 per 5,4 milioni di euro.

Il **Flusso di cassa da attività di finanziamento** ha assorbito liquidità per complessivi 171,4 milioni di euro in misura maggiore rispetto al 2024 in cui si evidenziava un assorbimento del flusso di cassa per 61,9 milioni di euro, in quanto beneficiava della liquidità derivante dall'utilizzo effettuato nel mese di aprile 2025 della prima tranche del finanziamento BEI per 80 milioni di euro. La liquidità assorbita nel 2025 è riferita principalmente al pagamento delle rate semestrali dei finanziamenti in essere secondo i piani di ammortamento contrattualizzati per 19 milioni di euro, dall'acquisto di azioni proprie in conformità alla delibera assembleare del mese di maggio 2025 per 6,5 milioni di euro e dal pagamento del dividendo per 146,2 milioni di euro.

Il **free cash flow** si attesta a positivi 253,9 milioni di euro, in incremento di 53,3 milioni di euro, rispetto al 2024, in cui si attestava a positivi 200,6 milioni di euro, per la liquidità generata dal flusso di cassa da attività di esercizio che ha ampiamente coperto il flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento.

4.5 Informazioni riguardanti le principali società del Gruppo ENAV

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

TECHNO SKY S.R.L.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Valori	Variazioni %
Ricavi	108.429	101.042	7.387	7,3%
EBITDA	12.187	12.253	(66)	-0,5%
EBIT	11.363	10.832	531	4,9%
Utile/(Perdita) dell'esercizio	7.829	7.422	407	5,5%
Capitale investito netto	84.187	77.003	7.184	9,3%
Patrimonio Netto	85.747	77.876	7.871	10,1%
Posizione Finanziaria Netta	(1.560)	(873)	(687)	78,7%
Organico a fine esercizio	836	764	72	9,4%

Techno Sky ha chiuso l'esercizio 2025 con un risultato netto positivo di 7,8 milioni di euro in incremento del 5,5% rispetto all'esercizio precedente.
Con riferimento ai risultati dell'esercizio 2025, si evidenzia un incremento dei ricavi di 7,4 milioni di euro riferiti sia alle maggiori attività svolte sia verso la Capogruppo che sul mercato terzo che ad altri ricavi e proventi. I costi registrano un incrementano dell'8% legati sia al costo del personale (+4,9 milioni di euro rispetto al 2024) per l'incremento dell'organico medio di +64 risorse e +72 risorse effettive, rispetto al 2024, che per l'aumento retributivo connesso al rinnovo del CCNL che ha previsto la rivalutazione dei minimi contrattuali del 2% in tre scatti annuali, a decorrere dal 2023, oltre al conguaglio inflattivo rilevato a fine 2025. I costi esterni si incrementano di 2,8 milioni di euro a seguito di supporti specialistici a valere sulle attività di commessa del mercato terzo.
Tali elementi hanno inciso sulla determinazione dell'EBITDA che si attesta a 12,2 milioni di euro tendenzialmente in linea al dato dell'esercizio precedente e un EBIT di 11,4 milioni di euro che beneficia di minori ammortamenti per i contributi in conto investimenti ricevuti dal PNRR, in incremento del 4,9% rispetto al 2024.
La posizione finanziaria netta registra un valore positivo di 1,6 milioni di euro, in miglioramento di 0,7 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2024.
Dal punto di vista dei risultati tecnici conseguiti nel periodo di riferimento, anche nel 2025 Techno Sky ha mantenuto un buon livello delle performance tecniche sia in relazione alla gestione e manutenzione hardware delle infrastrutture tecnologiche ATC e degli impianti, sia alla manutenzione software nelle sue varie tipologie, ossia correttiva, adattativa ed evolutiva.

IDS AIRNAV S.R.L.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Valori	Variazioni %
Ricavi	32.613	30.214	2.399	7,9%
EBITDA	6.159	5.030	1.129	22,4%
EBIT	5.151	1.879	3.272	n.a.
Utile/(Perdita) dell'esercizio	3.214	1.277	1.937	n.a.
Capitale investito netto	18.550	16.243	2.307	14,2%
Patrimonio Netto	22.127	13.790	8.337	60,5%
Posizione Finanziaria Netta	(3.577)	2.453	(6.030)	n.a.
Organico a fine esercizio	197	171	26	15,2%

IDS AirNav chiude l'esercizio 2025 con un risultato positivo di 3,2 milioni di euro in deciso incremento rispetto all'esercizio precedente che si attestava ad un utile di 1,3 milioni di euro. Su tale risultato ha inciso un aumento dei ricavi per 2,4 milioni di euro per le maggiori prestazioni di servizi e manutenzioni, tra cui il progetto AIM per la Repubblica di Liberia, il progetto FPDAM per l'aviazione civile in Tunisia e la modernizzazione della suite AIM per il provider bulgaro Bulatsa. La società ha operato in oltre 70 Paesi su scala globale e intrattenuto rapporti con oltre 100 clienti, quali i service provider su scala globale e altri clienti appartenenti all'indotto aeronautico. Relativamente ai costi operativi si rileva un incremento netto del 5%, rispetto al 2024, principalmente legato al costo del personale per l'incremento dell'organico medio per +35 unità oltre agli effetti del rinnovo del CCNL metalmeccanico mentre gli altri costi operativi si riducono del 6% per minori acquisti di hardware e licenze terze parti a servizio delle commesse di vendita. Tali valori hanno influito sulla determinazione dell'EBITDA che si è attestata a 6,2 milioni di euro in incremento del 22,4% rispetto al 2024. L'EBIT risente dell'effetto positivo dei minori ammortamenti per le rendicontazioni riconosciute in ambito PNRR che hanno generato l'iscrizione di contributi in conto investimenti commisurati agli ammortamenti di diretto riferimento, attestandosi a 5,1 milioni di euro in deciso aumento rispetto al 2024 in cui si attestava a 1,9 milioni di euro.
La Posizione finanziaria netta si attesta a 3,6 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto al 31 dicembre 2024 dove emergeva un indebitamento finanziario netto di 2,5 milioni di euro, dovuto principalmente all'estinzione del debito finanziario a seguito della rinuncia operata dalla controllante ai fini della patrimonializzazione della società.

D-FLIGHT S.P.A.

D-Flight è la società che opera nel campo degli *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management* (UTM) ed è stata designata in Italia come Common Information Service Provider (CISP), ossia il soggetto incaricato di diffondere le informazioni comuni necessarie per consentire il funzionamento e fornitura dei servizi U-Space negli spazi aerei dedicati. Nel mese di febbraio 2026 D-Flight è stata certificata da ENAC come fornitore di Servizi U-Space (USSP) ossia l'operatore che certifica i droni e autorizza i singoli voli, garantendo che le operazioni vengano svolte in sicurezza e nel rispetto delle normative.
La D-Flight ha chiuso l'esercizio 2025 con un utile di esercizio di 185 migliaia di euro in netto miglioramento rispetto all'esercizio precedente che si attestava a una perdita di 285 migliaia di euro. A fine 2025 gli utenti registrati sul portale D-Flight sono circa 330 mila con un incremento del 30% rispetto al 2024. Tra questi utenti, circa 82 mila hanno un abbonamento attivo, in incremento del 18% rispetto all'esercizio precedente.

ENAV ASIA PACIFIC SDN BHD IN LIQUIDAZIONE VOLONTARIA

Enav Asia Pacific, società di diritto malese, è stata posta in liquidazione volontaria con delibera del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo nel mese di dicembre 2025, ed ufficialmente aperta in Malesia nel mese di aprile 2025. Le attività di chiusura sono in fase avanzata e la società chiude l'esercizio 2025 con una perdita di 195,6 migliaia di euro (251,8 migliaia di euro nel 2024).

ENAV NORTH ATLANTIC LCC

Enav North Atlantic è una società veicolo che detiene la partecipazione in Aireon LLC, per il tramite della Aireon Holdings LLC, società statunitense partecipata anche dai service provider canadese (Nav Canada), irlandese (AirNav Ireland), Danese (Naviair), inglese (Nats) e dal partner tecnologico IRIDIUM, per un importo complessivo di 52,1 milioni di euro corrispondente a 61,2 milioni di dollari, con una quota di partecipazione dell'8,6% che si attesterà a 10,35% post esecuzione della clausola di redemption. Aireon LLC ha realizzato il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo, avvenuto con l'ottavo e ultimo lancio dei satelliti che vanno a comporre la costellazione Iridium Next. Tramite l'installazione di un apparato definito "payload" a bordo di ognuno dei 66 satelliti operativi (su 75 totali) forniscono un sistema di sorveglianza aeronautica del globo al 100%, laddove i sistemi radar-based attualmente in uso garantiscono la copertura di circa il 30% della superficie terrestre. Tale sistema di sorveglianza globale del controllo del traffico aereo, permette un'ottimizzazione delle rotte, il conseguimento di sempre più elevati standard di sicurezza ed efficienza del volo e un risparmio di carburante grazie a rotte più brevi con un minore impatto ambientale.
L'esercizio 2025 chiude con un utile di 0,1 milioni di euro (perdita di 0,5 milioni di euro nel 2024) principalmente dovuto all'effetto positivo relativo alla iscrizione della fiscalità differita sulle perdite fiscali anche ai fini della tassazione statale.



INFORMAZIONI GENERALI
p.68

INFORMAZIONI AMBIENTALI
p.104

INFORMAZIONI SOCIALI
p.134

INFORMAZIONI DI GOVERNANCE
p.158

ATTESTAZIONE DELLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ
p.162

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SULLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ
p.164



5
RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

I Informazioni generali

Introduzione alla Rendicontazione consolidata di Sostenibilità

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

La presente RCS è predisposta in ottemperanza al D. Lgs. 125/2024 e alle richieste del Regolamento UE 2020/852 e successive modifiche e integrazioni, dell'Atto Delegato relativo all'articolo 8 del suddetto Regolamento in merito alle attività, alle spese in conto capitale e alle spese operative associate ad attività ecosostenibili, così come riportato nel relativo paragrafo "Informativa ai sensi del Regolamento UE 2020/852 e s.m.i. (Tassonomia UE) nell'ambito del paragrafo II. Informazioni ambientali"; in conformità con quanto previsto dal Regolamento Delegato 2026/73 del 4 luglio 2025, art.4, non vengono adottate le modifiche introdotte dall'Atto Delegato dell'8 gennaio 2026.

In ottemperanza al D. Lgs. 125/2024, la RCS è stata sottoposta a esame limitato secondo quanto previsto dal principio "*Sustainability Assurance Engagement – SSAE – Italia*", riguardante le responsabilità del revisore sulla rendicontazione di sostenibilità, ai sensi dell'art. 11, c. 2-bis, del D. Lgs. 39/2010, come modificato dal D. Lgs. 125/2024, da parte della società PricewaterhouseCoopers S.p.A.

BP-1

Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità

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

I dati e le informazioni relative alle questioni di sostenibilità divulgate nell'ambito della RCS si basano sull'analisi di doppia materialità del Gruppo ENAV condotta nel corso dell'esercizio 2025, attraverso la quale sono stati identificati impatti, rischi e opportunità (di seguito "IRO") materiali connessi alle operazioni dirette e alle relazioni commerciali, nonché indirette ovvero connessi ad attività poste a monte e a valle della catena del valore. In virtù della natura essenziale dei servizi di assistenza alla navigazione aerea erogati da ENAV, diversi IRO materiali interessano le fasi a valle della catena del valore pur essendo connessi alle operazioni proprie del Gruppo. Tali fattispecie possono riguardare aspetti come la Safety della navigazione aerea, la sicurezza delle informazioni e lo sviluppo di procedure innovative per il controllo e la gestione del traffico aereo.

BP-2 Informativa in relazione a circostanze specifiche

Le informazioni riportate all'interno della Rendicontazione consolidata di Sostenibilità sono conformi alle caratteristiche qualitative indicate nell'Appendice B dello standard ESRS 1, ovvero: pertinenza, rappresentazione fedele, comparabilità, verificabilità e comprensibilità. Gli orizzonti temporali presi in considerazione nella RCS sono allineati a quelli previsti dall'ESRS 1 "*General Requirements*" e risultano coerenti con gli intervalli temporali adottati nel Bilancio Consolidato e nel processo di *risk management*. In particolare, il breve termine viene identificato in un anno, il medio termine è inteso come periodo che intercorre dalla fine del breve termine fino ai successivi cinque anni, mentre il lungo periodo si intende superiore ai cinque anni. All'interno della RCS, le informazioni relative a eventuali circostanze specifiche vengono riportate in prossimità dell'obbligo di informativa corrispondente; eventuali rettifiche relative a dati e informazioni vengono riportate in base alla loro significatività e opportunamente segnalate all'interno del documento. Alcuni dati presentati in conformità agli ESRS E1-5 e E1-6 includono stime che vengono rappresentate in dettaglio nelle note in corrispondenza delle tabelle "ESRS E1-5: Consumo di energia e mix energetico (Gruppo ENAV)" e "ESRS E1-6: Emissioni lorde di GES di scopo 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES".

Modifiche nella redazione e nella presentazione delle informazioni sulla sostenibilità

Come rappresentato nel relativo paragrafo, relativamente alla quantificazione delle emissioni scope 3, nel corso del 2025 la Società ha implementato una nuova metodologia di calcolo per alcune categorie di emissioni. Ciò al fine di superare le precedenti metodologie *cost-based* e creare le condizioni per la concreta applicazione delle leve di decarbonizzazione identificate in tale ambito. L'aggiornamento metodologico viene descritto approfonditamente nel paragrafo "[E1-6] Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES" della presente RCS. Inoltre, con riferimento alla quantificazione della formazione erogata, a partire dall'esercizio 2025 viene incluso anche l'ambito dell'addestramento operativo (c.d. "Training on the job") erogato al personale della Capogruppo impiegato nei servizi di assistenza alla navigazione aerea, che veniva escluso nella RCS 2024. Maggiori dettagli sono disponibili nel paragrafo "[S1-13] Metriche di formazione e sviluppo delle competenze".

Errori di rendicontazione in periodi precedenti

Nel periodo di rendicontazione è stata svolta un'attività di revisione dei criteri di rilevazione delle ore di formazione operativa erogate e delle relative modalità di inserimento attraverso la piattaforma utilizzata per la raccolta e il consolidamento dei dati ESG. Tale attività ha comportato la rettifica dei dati forniti nella Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità 2024, maggiori dettagli sono riportati nel paragrafo "[S1-13] Metriche di formazione e sviluppo delle competenze".

ESRS - Obbligo di informativa		Pagine
ESRS 2	**INFORMAZIONI GENERALI**	
Introduzione alla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità		
BP-1	Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	68
BP-2	Informativa in relazione a circostanze specifiche	69
Informazioni in materia di corporate governance e sostenibilità		
GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	74
GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	76
GOV-3	Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	77
GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza	78
Informazioni sul sistema di controllo interno sull'informativa di sostenibilità		
GOV-5	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	79
Informazioni relative al modello di business, catena del valore e strategie		
SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	80
Informazioni relative a impatti, rischi e opportunità in materia di sostenibilità		
SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	85
SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	92
IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	97
IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	98
MDR-P	Politiche adottate per la gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti	102

E1	**INFORMAZIONI AMBIENTALI**	
Informativa ai sensi del Regolamento UE 2020/852 e s.m.i. (Tassonomia UE)		**104**
E1	Informazioni relative al cambiamento climatico	119
E1 - SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	119
E1 - IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	120
Analisi di resilienza climatica		**120**
E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	121
E1-GOV-3	Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	122
E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	122
E1-3	Azioni e risorse in relazione alle politiche in materia di cambiamenti climatici	122
Contributo alla decarbonizzazione del settore		**123**
Riduzione dell'impatto ambientale diretto e indiretto		**125**
E1-4	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	126
E1-5	Consumo di energia e mix energetico	128
E1-6	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	131
E1-7	Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	133

ESRS - Obbligo di informativa		Pagine
S1	**INFORMAZIONI SOCIALI**	
S1	Informazioni relative alla forza lavoro propria	134
S1 - SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	134
Adeguatezza e sviluppo delle competenze		
S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	135
S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	136
S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	136
S1-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	136
Sicurezza fisica del personale		
S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	137
S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	137
S1-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	138
Salute e sicurezza sul lavoro		
S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	138
S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	139
S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	140
S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	140
S1-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	141
S1-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	142
S1-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	143
S1-14	Metriche di salute e sicurezza	144
S2	**INFORMAZIONI RELATIVE AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE**	
S2 - SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	145
Formazione e sviluppo delle competenze dei lavoratori nella catena del valore		
S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	146
S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	146
S2-4	Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	146
S2-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	147

ESRS - Obbligo di informativa		Pagine
Salute e sicurezza in appalto		
S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	147
S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	147
S2-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	148
S2-4	Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	148
S2-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	149
S3	**INFORMAZIONI RELATIVE ALLE COMUNITÀ INTERESSATE**	
S3 - SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	149
Sicurezza delle informazioni		
S3-1	Politiche relative alle comunità interessate	150
S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	151
S3-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	151
S3-4	Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	152
S3-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	152
Elettromagnetismo		
S3-1	Politiche relative alle comunità interessate	152
S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	153
S3-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	153
S3-4	Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	153
S3-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	154

ESRS - Obbligo di informativa		Pagine
S4	**INFORMAZIONI RELATIVE A CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI**	
S4 - SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	155
Safety dei servizi di navigazione aerea		
S4-1	Politiche connesse agli utenti finali	155
S4-2	Processi di coinvolgimento degli utilizzatori finali in merito agli impatti	156
S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	156
S4-4	Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni	157
S4-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	157
G1	**INFORMAZIONI RELATIVE ALLA CONDOTTA DELL'IMPRESA**	
G1 - GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	158
G1 - IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	158
Prevenzione della corruzione		
G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	159
G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva o passiva	160
G1-4	Casi accertati di corruzione attiva o passiva	161



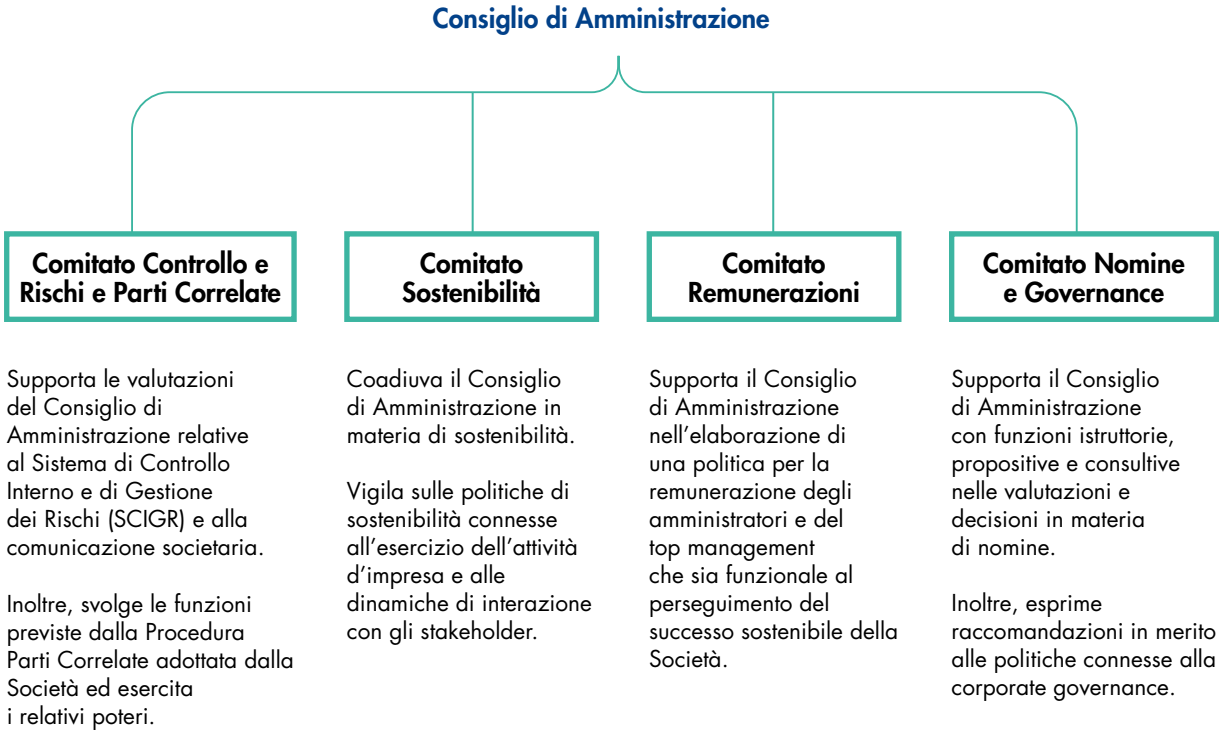
Informazioni in materia di corporate governance e sostenibilità

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

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



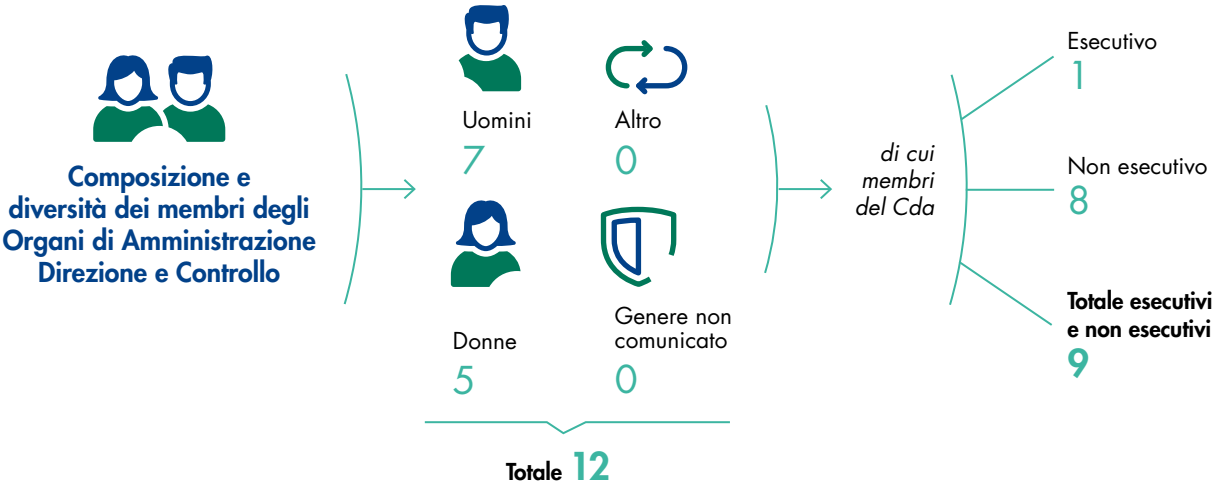
In conformità allo Statuto e al Codice di Corporate Governance, il Consiglio di Amministrazione ha costituito al proprio interno quattro comitati con funzioni consultive e propositive nei confronti del Consiglio stesso su specifiche materie, al quale riferiscono tramite i rispettivi Presidenti in occasione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



Ai sensi dell'art. 11-bis.3 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione viene nominato dall'Assemblea degli Azionisti sulla base di liste in cui i candidati devono essere elencati progressivamente; non è prevista una specifica rappresentanza di dipendenti e altri lavoratori. I membri del Consiglio di Amministrazione di ENAV vengono scelti secondo specifici criteri di professionalità e competenza, con particolare riguardo all'esperienza professionale maturata anche nell'ambito delle tematiche di sostenibilità e responsabilità sociale.
Per quanto concerne la diversità di genere nella composizione del Consiglio di Amministrazione, lo Statuto prescrive il rispetto dell'equilibrio tra i generi in linea con la normativa vigente e, pertanto, ENAV ha adottato una Policy sulla diversità nella composizione degli organi di amministrazione e controllo. Tenuto conto dei presidi normativi e statutari in materia di diversità e professionalità degli Amministratori di ENAV, tale policy offre agli Azionisti e al Consiglio di Amministrazione, nel rispetto delle reciproche competenze, alcune indicazioni finalizzate ad assicurare la più ampia e congrua diversità di vedute all'interno del Consiglio stesso, con particolare riguardo al percorso formativo e professionale degli amministratori, prevedendo altresì processi di monitoraggio sull'applicazione della stessa.

Al fine di rafforzare il livello di competenza e professionalità dei componenti degli organi di amministrazione e controllo, il Presidente del Consiglio di Amministrazione, con l'ausilio del Segretario dell'organo stesso, assicura che tutti i componenti degli organi di amministrazione e controllo possano partecipare, successivamente alla nomina e durante il mandato, a iniziative finalizzate a fornire loro un'adeguata conoscenza dei settori di attività in cui opera la società, delle dinamiche aziendali e della loro evoluzione anche nell'ottica del successo sostenibile della società stessa nonché dei princìpi di corretta gestione dei rischi e del quadro normativo e autoregolamentare di riferimento. L'attuale Consiglio di Amministrazione di ENAV, sin dal suo insediamento, ha perseguito in maniera strutturata un ampio programma di induction e formazione con il supporto del management e di advisor esterni, al fine di favorire in massimo grado l'accrescimento delle competenze specifiche e l'on boarding dei suoi membri, tra l'altro anche con specifiche sessioni di approfondimento su tematiche di scenario e strategia. Nel periodo oggetto di rendicontazione, tali iniziative hanno riguardato anche aspetti direttamente connessi alle tematiche di sostenibilità rilevanti per il Gruppo ENAV. Inoltre, nel corso dell'ultimo biennio, i membri del Consiglio di amministrazione hanno provveduto anche autonomamente a mantenere un livello di aggiornamento adeguato in materia ESG, anche in ragione delle recenti evoluzioni normative in materia di reporting.
Il Consiglio di Amministrazione, quale massimo organo amministrativo, detiene il ruolo di guida per il perseguimento del successo sostenibile di ENAV e del Gruppo a essa facente capo. Pertanto, la responsabilità della supervisione degli IRO è incorporata nel mandato del Consiglio di Amministrazione nell'ambito del più ampio ruolo di definizione delle strategie e di monitoraggio della relativa attuazione.

dati **2024 - 2025**



dati **2024 - 2025**

Percentuale per genere e altri aspetti di diversità considerati dall'impresa	**71,40%**	**Numero dei membri indipendenti**	**8**	**Percentuale dei membri del Consiglio di amministrazione indipendenti**	**88,90%**

Nota: nel computo dei membri suddivisi per genere sono stati considerati i Consiglieri e i Sindaci effettivi, esclusi quelli supplenti; nella rappresentazione della diversità dei membri degli Organi di Amministrazione, Direzione e Controllo viene incluso anche il Collegio Sindacale.

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

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

Nel corso del 2025, in ambito consiliare ed endoconsiliare è stato monitorato il raggiungimento degli obiettivi previsti nella precedente edizione del Piano di Sostenibilità (2021-2024) e quelli connessi alla politica di remunerazione, oltre all'avanzamento della strategia di decarbonizzazione del Gruppo. Inoltre, il Consiglio di Amministrazione – anche in base ai risultati delle attività istruttorie svolte dal Comitato Sostenibilità e dal Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate – ha deliberato l'approvazione del nuovo Piano Industriale e del Piano di Sostenibilità 2025-2029, nonché della Politica di Stakeholder Engagement ESG.

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

La politica di remunerazione di ENAV è definita in coerenza con il modello di governance adottato dalla società e con le raccomandazioni del Codice di Corporate Governance ed è finalizzata ad attrarre, trattenere e motivare le risorse dotate delle qualità professionali richieste per gestire con successo la società e a facilitare l'allineamento degli interessi del management al perseguimento degli interessi a lungo termine e di sostenibilità, tenuto conto del compenso e delle condizioni di lavoro dei dipendenti. Infatti, la politica di remunerazione riconosce un peso significativo ai target ESG.
Per l'Amministratore Delegato, oltre alla retribuzione fissa, è prevista una retribuzione legata al sistema di incentivazione variabile di breve e di lungo termine. A questi sistemi di incentivazione sono collegati obiettivi di natura economico-finanziaria e di natura ESG, nell'ottica di contribuire al raggiungimento dei risultati della strategia aziendale e al perseguimento degli interessi di lungo termine, in una logica di sostenibilità aziendale.
Nel periodo oggetto di rendicontazione, la remunerazione di breve e medio-lungo termine prevede indicatori ESG: nella componente di remunerazione variabile di breve termine (STI), con peso pari al 15%, che attiene al raggiungimento di due obiettivi relativi alla sustainable supply chain e allo stakeholder engagement; nella componente di remunerazione variabile di medio-lungo termine (LTI), con peso pari al 10%, che prevede differenti modalità di misurazione e di incentivazione per ognuno dei c.d. "cicli di vesting". In particolare:

- per il primo periodo di vesting (2023-2025) l'indicatore di sostenibilità è collegato al mantenimento e crescita del rating solicited S&P – cluster "Infrastructure and Transportation Infrastructure";
- per il secondo periodo di vesting (2024-2026) l'indicatore di sostenibilità è costituito dal Gender Pay Gap e verrà riconosciuto nella misura target qualora il differenziale retributivo sia inferiore al 5%;
- per il terzo periodo di vesting (2025-2027) l'indicatore di sostenibilità è costituito dalla realizzazione di un programma di sviluppo e ampliamento delle competenze digitali rivolto ai dipendenti del Gruppo.

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

	2025	2024	2023
Remunerazione variabile di breve termine (STI) connessa a obiettivi di sostenibilità	15%	15%	15%
Remunerazione variabile di lungo termine (LTI) connessa a obiettivi di sostenibilità	10%	10%	10%

GOV-4 Dichiarazione sul dovere di diligenza

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

Elementi fondamentali del dovere di diligenza	Pratiche aziendali	Riferimenti
Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale	Tenuto conto della rilevanza sociale dell'attività svolta, sono state adottate policy aziendali e definiti sistemi di gestione e procedure a supporto per prevenire e mitigare gli impatti negativi, al fine di garantire una condotta aziendale responsabile nelle rispettive attività, nella catena di fornitura e nelle altre relazioni commerciali. Anche nel 2025, attraverso l'analisi di doppia materialità, sono stati valutati per ogni tematica rilevante individuata, gli impatti, i rischi e le opportunità (IRO) su persone e ambiente connesse alle attività del Gruppo.	Pag. 92 e 102
Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	Con l'obiettivo di generare valore per l'azienda e per i propri stakeholder in un orizzonte di lungo periodo, vengono definite le responsabilità e gli impegni etico-sociali verso i vari stakeholder interni ed esterni, essendo attori fondamentali nel processo di creazione di valore e interlocutori chiave sulle tematiche rilevanti.	Pag. 85
Individuare e valutare gli impatti negativi	Attraverso l'analisi di doppia materialità sono stati individuati e valutati cinque impatti negativi materiali associati alle tematiche del cambiamento climatico, della forza lavoro propria, dei lavoratori nella catena del valore, delle comunità interessate e dei consumatori e utenti finali.	Pag. 119, 134, 145, 149 e 155
Intervenire per far fronte agli impatti negativi	La gestione degli impatti è incorporata nella strategia e nel modello aziendale del Gruppo. Per ciascuna questione, sono presenti politiche, procedure, azioni e obiettivi per monitorare e gestire efficacemente gli impatti nel tempo.	Pag. 119, 134, 145, 149 e 155
Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare	Il monitoraggio degli IRO viene supportato anche dall'attività dei Comitati endoconsiliari, che svolgono funzioni consultive e propositive anche su tematiche ESG. Il Gruppo ENAV comunica ogni anno le proprie performance ambientali, sociali e di governance pubblicando la propria Rendicontazione consolidata di Sostenibilità.	Pag. 74

Informazioni sul sistema di controllo interno sull'informativa di sostenibilità

GOV-5

Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità

A partire dal 2024, la Capogruppo ha ampliato il proprio sistema di controllo interno provvedendo a disegnare e implementare tale modello anche in relazione alla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità. L'adeguamento del Sistema di Controllo Interno sull'Informativa di Sostenibilità (SCIIS) è stato definito conformemente alla guida *Achieving Effective Internal Control of Sustainability Reporting (ICSR)*, sviluppata dal COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), basata sui principi dell'*Internal Control – Integrated Framework*.
Sulla base di tale documento si è proceduto a integrare la componente sostenibilità, aggiornando la matrice degli *Entity Level Control* (ELC), ossia quei controlli che operano trasversalmente a livello societario, riproponendo la struttura del *COSO Framework* e organizzandoli secondo cinque componenti: ambiente di controllo, *risk assessment*, attività di controllo, sistemi informativi e flussi di comunicazione, attività di monitoraggio. Allo stesso modo, si è provveduto alla mappatura dei *process level control* (PLC), ossia di quei controlli che rilevano per la definizione e il controllo dei principali dati non finanziari oggetto di rendicontazione di sostenibilità.

L'identificazione e la valutazione dei rischi attinenti alla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità si è svolta tramite un approccio multidisciplinare che interessa le strutture organizzative di controllo di secondo e terzo livello del Gruppo ENAV, nell'identificazione di impatti, rischi e opportunità (IRO) sulle tematiche ritenute rilevanti per il Gruppo, ai fini dell'analisi di doppia materialità. Per i processi con maggiore complessità si è proceduto alla mappatura e al disegno dei relativi controlli con l'obiettivo di garantire l'affidabilità e l'accuratezza delle informazioni oggetto di rendicontazione.
Il rischio di una non corretta e inaccurata rappresentazione delle informazioni rilevanti nell'ambito della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità è stato mitigato quindi dalla definizione e relativa implementazione di un Sistema di Controllo Interno sull'Informativa di Sostenibilità (SCIIS) con specifici presidi di processo che attribuiscono ruoli e responsabilità nella produzione e rendicontazione di tali dati.
Lo SCIIS del Gruppo ENAV consente di monitorare le aree aziendali a maggiore rischiosità e procedere con le dovute azioni correttive. A tal fine, è eseguita con cadenza annuale un'attività di testing, con il supporto di una società esterna, sulle tipologie di controllo ritenute rilevanti (*key control*), volta a verificare il disegno e l'operatività degli stessi. Ove da tali attività emergano dei punti di miglioramento, sono prontamente condivise con gli owner dei processi le necessarie azioni correttive.

In considerazione degli esiti delle attività di *testing* svolte sulle informazioni oggetto di reporting 2024 e dell'analisi di doppia materialità si è proceduto nel 2025 all'aggiornamento dei processi e dei controlli parte dello SCIIS, lasciandone invariato il perimetro. Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari attesta, oltre al bilancio consolidato e al bilancio civilistico, anche la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità.
Annualmente, le risultanze delle attività di verifica eseguite sui controlli che compongono lo SCIIS sono oggetto di informativa al Comitato di Sostenibilità, al Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, al Collegio Sindacale e al Consiglio di Amministrazione da parte del Dirigente Preposto.
In conformità ai flussi informativi aziendali vigenti, tale reportistica è condivisa con la struttura responsabile del mantenimento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi del Gruppo ENAV e con l'Internal Audit.

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

SBM-1 Strategia, modello aziendale e catena del valore

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

- servizi di assistenza al volo;
- servizi di manutenzione;
- servizi di soluzioni software AIM (Aeronautical Information Management);
- altri servizi.

Nel settore operativo dei Servizi di assistenza al volo rientra esclusivamente ENAV S.p.A. che eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza, assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo e il potenziamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. ENAV è il quinto player in Europa per movimenti gestiti e un importante player su scala mondiale nel settore dei servizi Air Traffic Control (ATC).
Nel settore operativo dei Servizi di manutenzione rientra Techno Sky S.r.l., partecipata al 100% da ENAV, che si occupa della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo nazionale, assicurandone la piena efficienza operativa e la completa disponibilità, senza soluzione di continuità, oltre a taluni servizi erogati nell'ambito del mercato non regolato.

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

Nel settore operativo residuale Altri servizi rientrano: ENAV Asia Pacific Sdn Bhd, società di diritto malese interamente partecipata da ENAV e in liquidazione volontaria da aprile 2025; ENAV North Atlantic LLC che attualmente detiene, per il tramite della Aireon Holdings LLC, una quota di partecipazione pari all'8,60% (pre redemption) nella Aireon LLC, che si attesterà a 10,35% post clausola di redemption; D-Flight S.p.A., società partecipata al 60% da ENAV che ha per oggetto sociale lo sviluppo ed erogazione di servizi di gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria degli *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management* (UTM).



In considerazione del modello operativo appena descritto, la catena del valore del Gruppo ENAV include nelle operazioni dirette le attività afferenti alle società comprese nel perimetro di rendicontazione.

Le attività a monte della catena del valore includono l'approvvigionamento di beni, servizi e lavori necessari per il funzionamento dell'infrastruttura tecnologica che assicura l'erogazione dei servizi di assistenza alla navigazione aerea e per l'ordinaria gestione aziendale; a valle della catena del valore si collocano i clienti a cui vengono offerti i servizi erogati dal Gruppo (es. compagnie aeree e altri vettori) e gli utilizzatori finali che sono destinatari di tali servizi (es. passeggeri delle compagnie aeree).

CATENA DEL VALORE DEL GRUPPO ENAV

UPSTREAM

Fornitori

Approvvigionamento di beni, servizi e lavori necessari per il funzionamento dell'infrastruttura tecnologica che assicura l'erogazione dei servizi di assistenza alla navigazione aerea e per l'ordinaria gestione aziendale

Enti governativi

Autorità sovranazionali (es. ICAO, EASA, EUROCONTROL)

Autorità nazionali (es. Ministero dei Trasporti, ENAC, ANSV)

Partners

Altri Air Navigation Service Provider europei

Organizzazioni di settore (es. CANSO)

Enti di ricerca e iniziative industriali del settore

Aeronautica Militare

Società di gestione aeroportuale

DIRECT OPERATIONS

GRUPPO ENAV

technosky

- Manutenzione dell'infrastruttura tecnologica
- Installazione tecnologie e sistemi ATM / CNS
- Ingegneria della manutenzione

IDS AirNav

- Sviluppo di soluzione software per la gestione delle informazioni aeronautiche e del traffico aereo (AIM / ATFM / FDPO)

enav SpA

- Servizi di gestione e controllo del traffico aereo
- Altri servizi essenziali per la navigazione aerea
- Servizi di Flight Inspection and Validation
- Formazione in ambito aeronautico

d-flight

- Gestione del traffico aereo a bassa quota di velivoli a pilotaggio remoto - USSP (U-Space Service Provider)
- Gestione e fornitura delle informazioni aeronautiche - CISP (Common Information Service Provider)

DOWNSTREAM

Clienti - mercato regolato

- Compagnie aeree (tramite Eurocontrol)
- Altri vettori

Clienti - mercato non regolato

- Società di gestione aeroportuale
- Altri ANSP
- Aeronautica Militare

Utilizzatori finali

- Passeggeri e utenza finale
- Sistema Paese

Clienti

- Operatori UAS
- Piloti APR
- USSP terzi
- Operatori commerciali

Utilizzatori finali

- Destinatari dei servizi UAS
- Sistema Paese

Il Gruppo ENAV al 31 dicembre 2025 presenta un organico di 4.467 persone.
Per maggiori dettagli si rimanda alle informazioni fornite con riferimento all'ESRS S1-6.

In data 31 marzo 2025, il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato il Piano Industriale 2025-2029 allineato temporalmente al periodo regolatorio europeo all'interno del quale vengono definite le principali componenti economiche e tariffarie, con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente il Gruppo ENAV, nei prossimi cinque anni, secondo dei principi che trovano la loro declinazione all'interno di linee guida strategiche fondamentali per la creazione di valore nel lungo periodo:

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

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

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

Queste iniziative si collegano in maniera diretta ai Pilastri del nuovo Piano di Sostenibilità, che è parte integrante del Piano Industriale e trova le sue radici più profonde proprio nello storico ruolo sociale della Capogruppo a supporto del trasporto aereo, garantendo viaggi sicuri ed efficienti per milioni di persone e contribuendo alla connessione tra luoghi, culture ed economie.
In particolare, il nuovo Piano di Sostenibilità approvato il 31 luglio 2025 è articolato attorno a quattro obiettivi strategici: *i)* realizzare la strategia climatica di Gruppo, contribuendo alla decarbonizzazione del settore del trasporto aereo e proseguendo nel percorso di abbattimento delle emissioni lungo tutta la catena del valore (Pilastro 1 – Cambiamento climatico); *ii)* guidare l'integrazione dei criteri ESG all'interno della filiera, supportando attraverso l'innovazione le sfide dei nostri principali clienti e degli stakeholder del comparto *aviation* (Pilastro 2 – Catena del valore); *iii)* generare un impatto sociale positivo facendo leva sul ruolo essenziale di ENAV per il sistema Paese, affermandosi come punto di riferimento per gli stakeholder nella diffusione di una maggiore consapevolezza sui temi di sostenibilità (Pilastro 3 – Impatto sociale); *iv)* dare ulteriore impulso alla diffusione della cultura in ambito diversità, equità e inclusione per riflettere concretamente i valori del Gruppo e sostenerne la crescita nel lungo periodo (Pilastro 4 – DEI). Ai quattro pilastri appena descritti si aggiunge un pilastro trasversale dedicato al tema dell'innovazione (Pilastro 5 – Innovazione tecnologica), strettamente connesso alle evoluzioni tecnologiche in corso di implementazione a livello di Gruppo, che agisce da fattore abilitante per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. Tale Piano si articola in oltre 30 iniziative strategiche che riflettono le valutazioni relative a diversi aspetti, come il Piano Industriale 2025-2029 e gli obiettivi commerciali del Gruppo, i risultati dell'analisi di doppia materialità, il progresso tecnologico che sta interessando il settore del trasporto aereo e le recenti evoluzioni normative in materia di sostenibilità, oltre alle esperienze maturate nell'ambito delle precedenti edizioni del Piano di Sostenibilità.

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

Le iniziative di investimento "*core*" sono riferite a:

a) l'integrazione APP (avvicinamenti) in ACC (Area Control Center): sono già stati integrati 7 avvicinamenti negli Area Control Center di Roma e di Milano, e per i prossimi anni si prevede l'integrazione degli ultimi 4 APP con completamento previsto entro il 2027;

b) il consolidamento ACC: la riorganizzazione dello spazio aereo passando da 4 a 2 ACC, garantirà un approccio più "flessibile" alla gestione del traffico;

c) la remotizzazione delle torri di controllo: dopo l'implementazione della "digitalizzazione locale" delle prime due torri, il piano prevede la remotizzazione di 16 torri entro il 2029, per traguardare la gestione completa tramite la remotizzazione delle torri nel 2030;

d) l'automazione meteo: è in corso la sperimentazione di software e di sensoristica per l'automazione delle osservazioni meteorologiche, con l'obiettivo di avviare l'adoption dei nuovi sistemi entro il 2028;

e) la piattaforma ATM – dopo aver già adottato la piattaforma Co-Flight e completato le prime release del sistema 4-Flight, è prevista l'adozione completa del nuovo sistema su Roma per il 2028 e su Milano per il 2030.

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

Considerato il modello operativo adottato dal Gruppo ENAV e il ruolo essenziale ricoperto dalla Capogruppo nell'ambito della gestione del traffico aereo, le principali risorse utili alla creazione di valore riguardano le risorse immateriali come il capitale umano, intellettuale e tecnologico.
In tale contesto, i principali obiettivi di sostenibilità connessi alla strategia del Gruppo ENAV riguardano i servizi di assistenza al volo e quelli relativi alle soluzioni software AIM (Aeronautical Information Management). In particolare, tali servizi sono rivolti a clienti e altri stakeholder significativi del comparto aviation nazionale e internazionale, come le compagnie aeree, le società di gestione aeroportuale e gli altri ANSP (Air Navigation Service Provider), che hanno intrapreso un percorso di decarbonizzazione del settore al 2050 in una prospettiva caratterizzata dall'aumento costante della domanda di traffico aereo. Pertanto, attraverso l'erogazione di tali servizi il Gruppo ENAV abilita la riduzione delle emissioni generate dal traffico aereo e ha definito obiettivi connessi al risparmio di carburante e di emissioni da parte dei vettori attraverso le procedure innovative di volo come il "Free Route Airspace Italy", il sistema di ottimizzazione delle sequenze di arrivo degli aeromobili "Arrival Manager" (AMAN) e le altre misure implementate al fine di efficientare lo spazio aereo di competenza.

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

SBM-2 Interessi e opinioni dei portatori di interessi

Gli stakeholder sono fondamentali nel processo di creazione del valore e interlocutori chiave sulle tematiche rilevanti per l'azienda, questo li rende parte integrante della gestione responsabile e sostenibile del business. I canali e i metodi di coinvolgimento variano a seconda della natura del rapporto e possono esistere metodi formali o punti di contatto più informali. L'approccio generale è orientato alla promozione di una comunicazione chiara e trasparente assicurando che tutti i soggetti coinvolti siano correttamente informati. In questa prospettiva, il Gruppo ha redatto e pubblicato nel 2025 la Politica di Stakeholder Engagement ESG, con l'obiettivo di formalizzare e rafforzare un impegno già parte integrante della propria cultura aziendale, conferendo maggiore struttura, coerenza e visibilità a pratiche di dialogo che negli anni si sono consolidate e perfezionate. La Politica definisce, in modo unitario e trasparente, i principi guida, il modello organizzativo, gli impegni e le strategie ESG che orientano il dialogo dell'azienda con i propri stakeholder, integrandone le aspettative nei processi decisionali e contribuendo a rafforzare la reputazione, brand awareness e creazione di valore.

Tenuto conto della rilevanza sociale del servizio erogato e delle caratteristiche del settore del trasporto aereo, gli interessi e le opinioni degli stakeholder influenzano le strategie e il modello di business adottato dal Gruppo ENAV. Le società del Gruppo operano in contesti settoriali altamente complessi e regolamentati, in una prospettiva di respiro prevalentemente

internazionale tipica del settore aviation e ciò comporta la necessità di interfacciarsi costantemente con una molteplicità di stakeholder. Pertanto, il dialogo con gli stakeholder del Gruppo ENAV avviene rispetto a diversi ambiti:

- ambito operativo, per quanto riguarda l'orientamento delle scelte strategiche correlate ad aspetti come progettazione, sviluppo e gestione dei sistemi ATM di nuova generazione e la definizione di standard, politiche e sfide condivise in materia di sostenibilità;
- ambito istituzionale internazionale, in cui ENAV svolge un ruolo attivo su diversi livelli attraverso la partecipazione ad accordi di cooperazione, partnership e programmi bi-multilaterali ed è parte integrante delle iniziative orientate alla realizzazione del Single European Sky (SES), promosse e supportate dalla Commissione europea, da EASA, EUROCONTROL e da altri enti e organizzazioni comunitarie;
- ambito finanziario, per quanto riguarda il confronto continuativo sull'andamento e le prospettive del business, nonché sulle tematiche ESG rilevanti per il settore. In tale ambito, ENAV si è dotata di una Engagement Policy che prevede diversi meccanismi di ingaggio con l'obiettivo di favorire il dialogo con azionisti e stakeholder;
- rappresentanza sindacale, per quanto attiene al confronto sulle tematiche di comune interesse con la consapevolezza che le relazioni industriali rappresentano un valore a ogni livello;
- processi di customer management, che consentono alle società del Gruppo di migliorare costantemente la qualità dei servizi offerti attraverso le valutazioni di *customer satisfaction*.



A seguito dell'aggiornamento del modello di stakeholder engagement, sono state individuate nuove categorie di stakeholder da includere tra quelle prioritarie, con l'obiettivo di garantire un coinvolgimento più completo, strategico e rappresentativo dell'ecosistema ENAV.

I processi di stakeholder management consolidati all'interno del Gruppo consentono di mantenere un dialogo costante con tutte le parti interessate e, con la supervisione del Vertice aziendale, le opportunità e le modalità di coinvolgimento vengono modulate a seconda dei contesti al fine di assicurare continuità e sistematicità attraverso tutti i canali possibili.
Con particolare riferimento alla materialità di impatto, i risultati dei processi di coinvolgimento degli stakeholder sopra riportati hanno influenzato le valutazioni in merito alla rilevanza delle questioni di sostenibilità. Ciò è avvenuto attraverso il confronto diretto con gli interlocutori interni e la valorizzazione delle esperienze di stakeholder engagement in materia di sostenibilità maturate negli esercizi precedenti, che rappresentano tuttora un input solido e attuale. Con riferimento alla materialità finanziaria, introdotta dalla Direttiva CSRD, il contributo delle strutture organizzative competenti nelle materie di interesse e il patrimonio informativo risultante dai processi aziendali in essere (es. per la valutazione del rischio o delle metriche economico-finanziarie) hanno influenzato le valutazioni in merito alle implicazioni finanziarie connesse alle tematiche di sostenibilità.



I principali Stakeholder di ENAV	Come sono coinvolti	Dettaglio delle modalità di coinvolgimento	Motivo del coinvolgimento
AMBITO OPERATIVO E DI BUSINESS			
Persone del Gruppo 	Portale intranet del Gruppo Survey dedicate Eventi/webinar Tavoli di lavoro Incontri one to one Newsletter	Riunioni periodiche con rappresentanze sindacali e associazioni professionali Questionari su tematiche specifiche Assemblea degli azionisti Ambassador della sostenibilità Sustainability Day Canali social Canali di dialogo in carico agli HR business partner Focus group su tematiche specifiche Progetti specifici di formazione	Sviluppo professionale e formazione Benessere lavorativo Ambiente di lavoro sicuro e inclusivo Work-life balance Welfare aziendale Comunicazione trasparente
Top Management 	Portale intranet del Gruppo Survey dedicate Canali di comunicazione dedicati Tavoli di lavoro	Riunioni periodiche con rappresentanze sindacali e associazioni professionali Partecipazione a comitati interni Questionari su tematiche specifiche Assemblea degli azionisti Sustainability Day Canali social Meeting con il vertice aziendale Progetti specifici di formazione Tavoli di confronto istituzionali	Sviluppo professionale e formazione Benessere lavorativo Ambiente di lavoro sicuro e inclusivo Work-life balance Comunicazione trasparente Coordinamento attività
Organizzazioni sindacali 	Incontri periodici all'interno dell'Organismo Paritetico di Garanzia Convocazioni territoriali e nazionali Incontri periodici di gruppo Tavoli negoziali Commissioni bilaterali e paritetiche	Canali di dialogo in carico alla Struttura Industrial Relations & HR ENAV Operations Riunioni periodiche con rappresentanze sindacali e associazioni datoriali Tavoli di confronto e negoziali su diverse tematiche	Raccolta informazioni e indicazioni relative ad esigenze e aspettative dei lavoratori, sia collettive che individuali Promozione azioni di carattere collettivo per il miglioramento delle condizioni di lavoro Condivisione obiettivi strategici Impegno nell'adesione a programmi e campagne nazionali e internazionali per la promozione del benessere individuale e collettivo

I principali Stakeholder di ENAV	Come sono coinvolti	Dettaglio delle modalità di coinvolgimento	Motivo del coinvolgimento
AMBITO OPERATIVO E DI BUSINESS			
Clienti  Vettori Altri ANSP Clienti indotto aeronautico Utenti UAS	Incontri one to one Survey dedicate Tavoli di Lavoro Casella e-mail dedicata Workshop Open day Webinar Fiere commerciali	Canale di dialogo con i vettori in carico alla struttura Operational CRM and Service Quality Web meeting tematici per le varie implementazioni Partecipazione di piloti a sessioni di formazione per il personale CTA Attività operative congiunte con le compagnie aeree Canale dedicato di segnalazione Canali di supporto e assistenza Portale dedicato operatori UAS	Efficienza operativa Aggiornamenti operativi Coordinamento attività Innovazione tecnologica Qualità del servizio Customer satisfaction Potenziamento delle relazioni
Società di gestione aeroportuale 	Portale internet del Gruppo Survey Eventi/webinar Tavoli di lavoro	Meeting tematici per le varie implementazioni Tavoli di confronto istituzionali, nazionali e internazionali Training congiunto Dialogo con associazioni di categoria Incontri di coordinamento	Miglioramento delle performance Qualità del servizio Innovazione tecnologica
Fornitori 	Portale internet del Gruppo Convegni Audit Eventi / Webinar Tavoli di lavoro	Riunioni periodiche Gare d'appalto Attività di auditing e certificazioni	Miglioramento delle performance Innovazione tecnologica Qualità del servizio Gestione responsabile dei fornitori
Business partners 	Portale internet del Gruppo Convegni Eventi / Webinar Tavoli di lavoro	Tavoli di confronto Consultazioni per sviluppo progetti Incontri di coordinamento per l'implementazione di nuovi progetti Partecipazioni azionarie in società internazionali nel campo dei servizi satellitari	Opportunità di business Innovazione Tecnologica Ricerca e sviluppo Implementazioni nuovi progetti

I principali Stakeholder di ENAV	Come sono coinvolti	Dettaglio delle modalità di coinvolgimento	Motivo del coinvolgimento
AMBITO PUBBLICO SOCIALE E FINANZIARIO			
Comunità finanziarie  Azionisti di maggioranza e minoranza Analisti Agenzie di rating Investitori Banche	Assemblea degli azionisti Roadshow Questionari Rating ESG Portale internet del Gruppo Conferenze finanziarie e di settore Incontri one to one e di gruppo	Dialogo in carico alla Struttura Investor Relations Incontri con investitori Assemblea degli azionisti Sito internet Analyst and Investor Day Partecipazione a conferenze ed eventi di settore	Comunicazione trasparente Percezione del mercato Creazione valore economico-finanziario
Enti e Istituzioni  Ministeri Enti militari Associazioni di settore Altri ANSP Enti regolatori nazionali Enti regolatori internazionali Legislatore nazionale e comunitario Enti locali Autorità e organismi	Comunicazioni Istituzionali Tavoli di lavoro Convegni Report periodici Incontri one to one	Tavoli di confronto istituzionali Gruppi di lavoro in ambito internazionale Consultazioni su tematiche specifiche e di settore Accordi di cooperazione, partnership e programmi bi-multilaterali Iniziative orientate alla realizzazione di progetti comunitari	Compliance normativa e regolamentare
Media  Stampa Social network	Comunicati stampa Interviste Social network Eventi Incontri one to one	Canali social Attività di media relations	Comunicazione trasparente Informazione reciproca Brand reputation

I principali Stakeholder di ENAV	Come sono coinvolti	Dettaglio delle modalità di coinvolgimento	Motivo del coinvolgimento
AMBITO PUBBLICO SOCIALE E FINANZIARIO			
Opinion Leader  Esperti di settore Esperti ESG	Comunicati stampa Interviste Social network Eventi Incontri one to one	Attività di media relations Adesione network Canali social	Comunicazione trasparente Informazione reciproca
Mondo accademico 	Eventi/Webinar Convegni Portale internet del Gruppo Tavoli di lavoro Incontri one to one e di gruppo Questionari/ Interviste	Consultazioni per sviluppo progetti Incontri di coordinamento Attività didattiche rivolte a studenti Partecipazione a eventi e fiere in ambito accademico	Cooperazione e confronto attivo Innovazione tecnologica Ricerca e sviluppo di nuovi progetti e tecnologie Employer branding e Talent Attraction
Nuove Generazioni e Mercato del lavoro 	Job posting Career days Incontri scuole-azienda Report generazionale Portale internet del Gruppo	Partecipazione a eventi Attività di selezione del personale Attività didattiche Webinar	Tutela della continuità operativa e della competitività sul mercato Contributo alla migliore conoscenza del mercato del lavoro Diffusione informazioni sulle attività di ENAV

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

Attraverso l'analisi di doppia materialità sono stati identificati gli IRO materiali, che nella presente RCS vengono approfonditi in corrispondenza dell'obbligo di informativa connesso. A livello generale, gli IRO materiali derivano dal modello di business adottato e sono strettamente connessi ai servizi di gestione e controllo del traffico aereo e agli altri servizi essenziali per la navigazione aerea erogati direttamente da ENAV, che risultano fondamentali per assicurare il soddisfacimento della domanda di traffico aereo domestica. Pertanto, diversi IRO materiali si concentrano in prossimità delle operazioni dirette del Gruppo ENAV, come ad esempio: la safety dei servizi di navigazione aerea e la sicurezza delle informazioni gestite; la salute e la sicurezza dei lavoratori e la protezione fisica del personale impiegato presso i siti operativi; le emissioni in atmosfera di gas a effetto serra generate dal consumo di energia per il funzionamento dell'infrastruttura tecnologica e fisica; il bilanciamento delle competenze del personale tecnico delle società del Gruppo e del personale di corporate staff della Capogruppo.

Con particolare riferimento alla materialità finanziaria, le fattispecie di rischio valutate attraverso l'analisi di doppia materialità sono state identificate come potenziali e allo stato attuale non comportano effetti finanziari, al netto dei costi di gestione ricorrenti che il Gruppo sostiene per mitigare tali rischi e, dunque, limitare la probabilità che tali effetti finanziari possano manifestarsi. Ciò ad eccezione dell'opportunità strategica connessa allo sviluppo di procedure innovative di volo, che ha già manifestato i suoi benefici. In particolare, la capacità del Gruppo ENAV di ottimizzare il tradizionale network di rotte e disegnare traiettorie di volo sempre più efficienti dal punto di vista ambientale rappresenta un valore aggiunto particolarmente apprezzato dai clienti sia nell'ambito del mercato regolato che del mercato non regolato. Alcuni IRO identificati possono essere strettamente connessi alle aspettative dei principali clienti di ENAV e dagli utenti finali, oltre che al capitale umano del Gruppo e alla capacità di gestire efficacemente l'infrastruttura tecnologica. In tale contesto, le attività e i processi interni di ENAV sono caratterizzati da un elevato livello di complessità e interdipendenza tra i vari attori del settore del trasporto aereo e ciò comporta l'esistenza di ulteriori reciproche influenze nell'ambito della catena del valore del Gruppo. Anche per questo il complesso degli IRO materiali viene presidiato e gestito in maniera continuativa nell'ambito di processi e attività aziendali, che sono coperti anche da specifici sistemi di gestione. Inoltre, l'integrazione delle valutazioni di natura ESG nell'ambito del processo ERM di Gruppo e il confronto tra gli esiti di tale processo e i risultati dell'analisi di doppia materialità svolta nel corso del 2025 hanno consentito di confermare la resilienza delle strategie industriali e di sostenibilità di breve, medio e lungo periodo e del modello di business adottato a livello di Gruppo. Si specifica che ad esito dell'analisi di doppia materialità non sono emersi IRO legati al lavoro forzato o al lavoro minorile; esclusivamente l'IRO relativo alla salute e sicurezza presenta un potenziale impatto sui diritti umani.



ESRS	Tema ESG	Sottotema / Sotto-sottotema	Sintesi IRO	Tipologia	
E1	**Cambiamento climatico**	Mitigazione cambiamento climatico	Emissioni scope 1, 2 e 3	⊖	Attuale
				⊕	Attuale
			Sviluppo di procedure di volo innovative	💡	–
S1	**Forza lavoro propria**	Condizioni di lavoro / Salute e sicurezza	Salute e sicurezza in attività ordinarie	⊖	Attuale
				⚠	Attuale
			Sicurezza fisica del personale	⚠	Attuale
		Formazione e sviluppo delle competenze	Sviluppo delle competenze della forza lavoro propria	⊕	Potenziale
			Adeguatezza competenze	⚠	–
S2	**Lavoratori nella catena del valore**	Condizioni di lavoro / Salute e sicurezza	Salute e sicurezza in appalto	⊖	Potenziale
				⚠	–
		Formazione e sviluppo delle competenze	Sviluppo delle competenze del personale esterno	⊕	Potenziale
S3	**Comunità interessate**	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità / Impatti legati alla sicurezza	Sicurezza dei dati	⊖	Potenziale
				⚠	–
S4	**Consumatori e utenti finali**	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali / Sicurezza della persona	Safety dei servizi di navigazione aerea	⊖	Potenziale

Impatto positivo ⊕ Impatto negativo ⊖ Rischio ⚠ Opportunità 💡

Fase della catena del valore	Orizzonte temporale	Politica	Modalità di gestione
A monte Operazioni del Gruppo A valle	Lungo termine	Sustainability Policy Environmental Policy	Le modalità di gestione vengono approfondite nella relativa sezione della RCS
Operazioni del Gruppo A valle	Medio termine		
A monte Operazioni del Gruppo A valle	Medio termine		
Operazioni del Gruppo	Breve termine	Health & Safety Policy	Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL)
Operazioni del Gruppo			
Operazioni del Gruppo	Medio termine	Security Policy	Security Management System (SecMS)
Operazioni del Gruppo	Medio termine	Sustainability Policy Codice Etico	Sistema di Gestione per la Qualità (SGQ)
Operazioni del Gruppo	Medio termine		
A monte Operazioni del Gruppo	Breve termine	Health & Safety Policy Codice di Condotta dei Fornitori	Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL)
A monte Operazioni del Gruppo	Breve termine		
A valle	Medio termine	Le modalità di gestione vengono descritte nel relativo paragrafo della RCS	
Operazioni del Gruppo	Breve termine	Security Policy ICT Security Policy	Security Management System (SecMS)
Operazioni del Gruppo A valle	Breve termine		
Operazioni del Gruppo A valle	Medio termine	Safety Policy Just Culture Policy	Safety Mangement System (SMS)

Rispetto al precedente esercizio di rendicontazione, si evidenzia che risulta non rilevante l'ESRS tematico G1 e il sotto-tema "Elettromagnetismo" relativo all'ESRS tematico S3. Tale aspetto è connesso all'esito delle valutazioni effettuate tenendo conto dei presidi adottati dal Gruppo ENAV e ai meccanismi di *scoring* definiti nell'ambito del processo di doppia rilevanza. Al fine di assicurare la trasparenza del reporting di sostenibilità nei confronti di stakeholder e fruitori del documento, nonché di rappresentare l'impegno in termini di politiche e iniziative messe in atto dal Gruppo, la presente RCS fornisce informazioni relative alla condotta d'impresa e all'elettromagnetismo. Per maggiori dettagli si rinvia alle sezioni: "ESRS G1 – IRO 1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti" e "ESRS S3 – SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale".
Inoltre, rispetto al precedente esercizio di rendicontazione, nell'ambito dell'analisi di doppia materialità 2025 il sotto-tema "Energia" relativo all'ESRS tematico E1 è risultato non rilevante, mentre il sotto-tema "Formazione e sviluppo delle conoscenze" relativo all'ESRS tematico S2 e il sotto-tema "Mitigazione dei cambiamenti climatici" relativo all'ESRS tematico E1 sono risultati rilevanti.



IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

Il Gruppo ENAV conduce annualmente un processo di identificazione delle questioni ESG rilevanti da includere nella rendicontazione di sostenibilità. A partire dall'esercizio 2024, l'analisi di materialità è stata adeguata alle novità introdotte dalla Direttiva CSRD e dello standard ESRS, compreso il concetto di "doppia materialità", attraverso un processo interno che prevede il coinvolgimento delle figure aziendali competenti nelle materie di interesse per la valutazione di rilevanza degli IRO connessi alle questioni di sostenibilità del Gruppo ENAV. Tale processo è attuato congiuntamente dalle strutture organizzative *Sustainability* e *Compliance and Risk Management*, ed è articolato come segue: il primo step riguarda la selezione delle questioni ESG applicabili al Gruppo ENAV, che viene effettuata in base a una opportuna considerazione degli elementi fondamentali per l'analisi di doppia materialità, come il modello di business e le strategie di Gruppo, le catene del valore relative ai mercati di riferimento, le relazioni commerciali e i contesti geografici in cui il Gruppo opera, oltre alle dipendenze, alle aspettative e agli interessi dei principali stakeholder. Tali considerazioni contemplano l'elenco di argomenti fornito dal Requisito Applicativo (RA) n.16 dell'ESRS 1 nell'ambito del Regolamento EU 2023/2772, le precedenti rendicontazioni di sostenibilità e le ulteriori tematiche specifiche del Gruppo ENAV; successivamente, vengono identificati impatti, rischi e opportunità connessi alle questioni ESG adottando entrambe le dimensioni che compongono la doppia materialità, ovvero impact materiality (prospettiva "inside-out") e financial materiality (prospettiva "outside-in"), e si definisce la cosiddetta "long-list" di IRO; il terzo step riguarda la valutazione della rilevanza degli IRO, che viene effettuata in base a un modello standard elaborato internamente. Per la valutazione di rilevanza degli impatti è stato elaborato un sistema di punteggi per determinare entità, portata e irrimediabilità (che collettivamente vengono definiti "gravità" o "severity"), nonché la probabilità di accadimento per gli impatti potenziali. Tale sistema consente di tradurre le scale di valutazione adottate per determinare la gravità degli impatti in parametri quantitativi che possono assumere un valore compreso tra 0 e 5. Per la valutazione della probabilità degli impatti, il parametro quantitativo adottato può assumere un valore compreso tra 0 e 1. Se si tratta di impatti afferenti ai diritti umani, la valutazione in merito alla gravità prevale rispetto alla sua probabilità di accadimento. Per la valutazione di rilevanza di rischi e opportunità è stato elaborato un sistema di punteggi per determinare l'entità potenziale (definita anche "magnitudo") e la probabilità che l'effetto finanziario eventualmente causato da una questione di sostenibilità si manifesti. Tale sistema consente di tradurre le scale di valutazione adottate per determinare l'entità potenziale (magnitudo) di rischi e opportunità in parametri quantitativi che possono assumere un valore compreso tra 0 e 5. Per la valutazione della probabilità di accadimento, il parametro quantitativo adottato può assumere un valore compreso tra 0 e 1. Tale modello consente di attribuire un valore di rilevanza (cosiddetto "materiality score") a ciascun IRO; il quarto step riguarda il consolidamento dei risultati e la definizione della cosiddetta "short-list" di IRO. Tale short-list viene determinata in base della distribuzione statistica dei materiality score, definendo soglie di rilevanza opportunamente differenziate per ciascuna delle due dimensioni di valutazione (impact materiality e financial materiality). Gli IRO che presentano un valore di materiality score superiore alla soglia di riferimento vengono considerati "IRO materiali"; nell'ultima fase, viene avviato il processo di condivisione interna in coerenza con il sistema di governance di sostenibilità adottato dal Gruppo ENAV. Ciò avviene in primo luogo nell'ambito ESG Steering Committee. Tale condivisione a livello manageriale consente di validare l'impostazione generale dell'analisi e la coerenza delle valutazioni effettuate, facilitando anche la raccolta di ulteriori elementi utili per l'affinamento dell'analisi attraverso specifici incontri di approfondimento con le figure aziendali identificate "owner" di taluni IRO, o indirettamente coinvolte nella gestione degli stessi, al fine di assicurare che i risultati dell'analisi riflettano perfettamente i contesti e le circostanze in cui il Gruppo opera.

Tali risultati vengono successivamente condivisi con il Comitato Sostenibilità e il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, che esaminano l'analisi di doppia materialità e forniscono eventuali considerazioni al Consiglio di Amministrazione della Capogruppo. L'analisi di doppia materialità relativa all'esercizio 2025 è stata esaminata e approvata dal Consiglio di Amministrazione di ENAV S.p.A. nella seduta del 24 febbraio 2026.
L'analisi di doppia materialità copre le fasi a monte e a valle della catena del valore del Gruppo ENAV, su orizzonti temporali di breve, medio e lungo termine. Tale analisi viene rivista su base annuale e si prevede che venga aggiornata ogni qualvolta si manifesti un cambiamento significativo nello scenario di riferimento di uno o più IRO, ovvero qualora dovessero rendersi disponibili informazioni rilevanti rispetto agli stessi. Nell'elaborazione della presente RCS, sono stati valutati approfonditamente tutti i requisiti (data point) dello standard ESRS in funzione degli IRO identificati attraverso l'analisi di doppia materialità. Inoltre, sono stati analizzati anche i data point non rilevanti, valutando attentamente la connessione tra l'obiettivo e il contenuto di ciascun requisito e il modello di business, nonché la potenziale utilità decisionale per gli utenti della presente RCS.

IRO-2 Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa

La tabella sottostante illustra gli elementi informativi derivanti da altri atti legislativi dell'UE elencati nell'appendice B dell'ESRS 2, indicando la pagina di riferimento della presente RCS e identificando quelli ritenuti non rilevanti.

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento Terzo Pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Pagina / Rilevanza
ESRS 2 GOV-1 Diversità di genere nel Consiglio, paragrafo 21 (d)	●		●		Pag. 74
ESRS 2 GOV-1 Percentuale di membri indipendenti del Consiglio di Amministrazione, paragrafo 21 (e)			●		Pag. 74
ESRS 2 GOV-4 Dichiarazione sul dovere di diligenza, paragrafo 30	●				Pag. 78
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili, paragrafo 40 (d) i	●	●	●		Non rilevante
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche, paragrafo 40 (d) ii	●		●		Non rilevante
ESRS 2 SBM-1 Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse, paragrafo 40 (d) iii	●		●		Non rilevante
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco, paragrafo 40 (d) iv			●		Non rilevante
ESRS E1-1 Piano di transizione per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, paragrafo 14				●	Pag. 121
ESRS E1-1 Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi, paragrafo 16 (g)		●	●		Non rilevante
ESRS E1-4 Obiettivi di riduzione delle emissioni di GES, paragrafo 34	●	●	●		Pag. 126
ESRS E1-5 Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico), paragrafo 38	●				Pag. 128
ESRS E1-5 Consumo di energia e mix energetico, paragrafo 37	●				Pag. 128
ESRS E1-5 Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico, paragrafi 40-43	●				Pag. 130

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento Terzo Pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Pagina / Rilevanza
ESRS E1-6 Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES, paragrafo 44	●	●	●		Pag. 131
ESRS E1-6 Intensità delle emissioni lorde di GES, paragrafi 53-55	●	●	●		Pag. 132
ESRS E1-7 Assorbimenti di GES e crediti di carbonio, paragrafo 56				●	Pag. 133
ESRS E1-9 Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima, paragrafo 66			●		Non rilevante
ESRS E1-9 Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico, paragrafo 66 (a) ESRS E1-9 Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante, paragrafo 66 (c)		●			Non rilevante
ESRS E1-9 Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica, paragrafo 67 (c)		●			Non rilevante
ESRS E1-9 Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima, paragrafo 69			●		Non rilevante
ESRS E2-4 Quantità di ciascun inquinante che figura nell'allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo, paragrafo 28	●				Non rilevante
ESRS E3-1 Acque e risorse marine, paragrafo 9	●				Non rilevante
ESRS E3-1 Politica dedicata, paragrafo 13	●				Non rilevante
ESRS E3-1 Sostenibilità degli oceani e dei mari, paragrafo 14	●				Non rilevante
ESRS E3-4 Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata, paragrafo 28 (c)	●				Non rilevante
ESRS E3-4 Consumo idrico totale in m3 rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie, paragrafo 29	●				Non rilevante
ESRS 2 - IRO 1 - E4 paragrafo 16 (a) i	●				Non rilevante
ESRS 2 - IRO 1 - E4 paragrafo 16 (b)	●				Non rilevante
ESRS 2 - IRO 1 - E4 paragrafo 16 (c)	●				Non rilevante
ESRS E4-2 Politiche o pratiche agricole/di utilizzo del suolo sostenibili, paragrafo 24 (b)	●				Non rilevante

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento Terzo Pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Pagina / Rilevanza
ESRS E4-2 Pratiche o politiche di utilizzo del mare/degli oceani sostenibili, paragrafo 24 (c)	●				Non rilevante
ESRS E4-2 Politiche volte ad affrontare la deforestazione, paragrafo 24 (d)	●				Non rilevante
ESRS E5-5 Rifiuti non riciclati, paragrafo 37 (d)	●				Non rilevante
ESRS E5-5 Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi, paragrafo 39	●				Non rilevante
ESRS 2 - SBM3 - S1 Rischio di lavoro forzato, paragrafo 14 (f)	●				Non rilevante
ESRS 2 - SBM3 - S1 Rischio di lavoro minorile, paragrafo 14 (g)	●				Non rilevante
ESRS S1-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 20	●				Non rilevante
ESRS S1-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 21			●		Non rilevante
ESRS S1-1 Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani, paragrafo 22	●				Non rilevante
ESRS S1-1 Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro, paragrafo 23	●				Pag. 138
ESRS S1-3 Meccanismi di trattamento dei reclami/ delle denunce, paragrafo 32 (c)	●				Pag. 140
ESRS S1-14 Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro, paragrafi 88 (b) e (c)	●		●		Pag. 144
ESRS S1-14 Numero di giornate perdute a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie, paragrafo 88 (e)	●				Pag. 144
ESRS S1-16 Divario retributivo di genere non corretto, paragrafo 97 (a)	●		●		Non rilevante
ESRS S1-16 Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato, paragrafo 97 (b)	●				Non rilevante
ESRS S1-17 Incidenti legati alla discriminazione, paragrafo 103 (a)	●				Non rilevante
ESRS S1-17 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e OCSE, paragrafo 104 (a)	●		●		Non rilevante

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento Terzo Pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Pagina / Rilevanza
ESRS 2 - SBM3 - S2 Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro, paragrafo 11 (b)	●				Non rilevante
ESRS S2-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 17	●				Pag. 146
ESRS S2-1 Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore, paragrafo 18	●				Pag. 146
ESRS S2-1 Mancato rispetto dei principi dell'UNGP su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 19	●		●		Pag. 146
ESRS S2-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 19			●		Pag. 146
ESRS S2-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle, paragrafo 36	●				Non rilevante
ESRS S3-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 16	●				Non rilevante
ESRS S3-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	●		●		Non rilevante
ESRS S3-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 36	●				Non rilevante
ESRS S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali, paragrafo 16	●				Non rilevante
ESRS S4-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	●		●		Non rilevante
ESRS S4-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 35	●				Non rilevante
ESRS G1-1 Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione, paragrafo 10 (b)	●				Pag. 159
ESRS G1-1 Protezione degli informatori, paragrafo 10 (d)	●				Pag. 159
ESRS G1-4 Ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva, paragrafo 24 (a)	●		●		Pag. 161
ESRS G1-4 Norme di lotta alla corruzione attiva e passiva, paragrafo 24 (b)	●				Pag. 161

MDR-P

Politiche adottate per la gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti

La tabella sottostante illustra le politiche adottate rispetto a ciascuna questione di sostenibilità rilevante identificata attraverso l'analisi di doppia materialità. Tali politiche vengono approvate dall'Alta Direzione, si applicano a tutte le società del Gruppo ENAV e sono disponibili sul sito corporate www.enav.it.

Politica	Descrizione dei contenuti principali
Environmental Policy	- Garantire il rispetto delle normative ambientali vigenti; - Consolidare i benefici relativi alle emissioni di CO_2 nell'atmosfera da parte dei vettori attraverso il *Flight Efficiency Plan* (FEP); - Governare le attività di smaltimento dei rifiuti attraverso la tracciabilità dell'intero processo; - Promuovere l'uso razionale dell'energia; - Contenimento delle emissioni di gas ad effetto serra (GHG).
Sustainability Policy	- Impegno del Gruppo per l'ambiente e per la lotta al climate change; - Impegno del Gruppo secondo i principi di integrità, responsabilità e trasparenza; - Rafforzare costantemente il processo di engagement con i propri stakeholders; - Garantire l'inclusione, la diversità e la tutela dei diritti umani delle persone e comunità di riferimento.
Health and Safety Policy	- Miglioramento continuo delle prestazioni in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro; - 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.
Security Policy	- Garantire la conformità normativa nazionale ed internazionale in materia di security; - Assicurare la protezione dei propri sistemi e dati dalle minacce alla sicurezza delle informazioni; - Assicurare la sicurezza dei propri impianti e del personale; - Garantire la continuità operativa dei servizi forniti; - Adottare le misure necessarie a garantire la security anche nelle relazioni formali con terze parti.
Safety Policy	- Assicurare che le responsabilità in materia di safety siano chiaramente definite; - Garantire la disponibilità delle risorse necessarie ad assicurare la realizzazione delle strategie per il miglioramento della safety; - Assicurare la costante valutazione dei rischi e l'introduzione di misure atte alla loro mitigazione; - Supportare lo sviluppo e la promozione della safety a tutti i livelli dell'organizzazione; - Garantire la conformità a tutti gli standard e requisiti di safety applicabili.
Just Culture Policy	- Sostenere la safety attraverso la partecipazione attiva dei propri professionisti e promuovere un clima di fiducia utile a favorire la libera e tempestiva segnalazione di fatti e situazioni la cui conoscenza è fondamentale per la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici.
Policy per la prevenzione della corruzione	- Vietare ogni forma di corruzione e contrastare senza eccezione la corruzione o i tentativi di corruzione; - Garantire la conformità alla normativa legale e volontaria interna ed esterna e alle best practices nazionali e internazionali, in materia di anticorruzione; - Assicurare la costante identificazione e valutazione dei rischi relativi alla corruzione.
Quality Policy	- Assicurare la fornitura dei servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea, con i più elevati livelli di sicurezza, qualità e continuità operativa, conformemente ai regolamenti e agli standard applicabili; - Promuovere la crescita professionale delle risorse umane attraverso la formazione continua; - Sviluppare costantemente la cooperazione con le istituzioni nazionali ed internazionale del settore.
DEI Policy	- Garantire a tutte le persone gli stessi diritti e le medesime opportunità, indipendentemente dalle differenze di genere, età, orientamento politico, religione, nazionalità, etnia, lingua, disabilità, provenienza da differenti background sociali, geografici o formativo-professionali.

Politica	Descrizione dei contenuti principali
Policy sui diritti umani	- Rispetto dei diritti umani e gli standard contenuti nella dichiarazione Universale dei Diritti Umani, nei principi Guida delle Nazioni Unite, nelle convenzioni dell'International Labour Organization, nelle linee guida dell'OCSE, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea e nel Codice Etico del Gruppo.
Stakeholder Engagement ESG Policy	- Definisce principi, ruoli e strategie ESG per informare e coinvolgere gli stakeholder; - Stabilisce criteri per identificare le categorie più rilevanti e formalizza modalità strutturate di dialogo; - Mira a integrare esigenze e aspettative degli stakeholder nell'analisi di doppia materialità e nei processi di due diligence. - Favorisce la gestione dei rischi ESG e promuove una cultura trasparente e condivisa per generare valore sostenibile nel tempo.
Communication Policy	Definisce principi e linee guida per una comunicazione responsabile, inclusiva e sostenibile.
Codice Etico	- Definisce diritti, doveri e responsabilità che il Gruppo ENAV assume verso i propri stakeholder; - Indica i principi e i valori fondamentali riconosciuti dal Gruppo, a cui gli stakeholder devono riferirsi per garantire buon funzionamento, affidabilità e reputazione.
Codice di Condotta dei Fornitori	Definisce le aspettative del Gruppo verso i fornitori nelle principali aree degli acquisti responsabili: lavoro e diritti umani, salute e sicurezza, ambiente, etica del business, sistemi di gestione.



II Informazioni ambientali

Informativa ai sensi del Regolamento UE 2020/852 e s.m.i. (Tassonomia UE)

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

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

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

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

La Commissione europea ha emanato i Regolamenti Delegati (UE) della Commissione (di seguito anche "Atti delegati") con cui identifica, per ciascuno dei sei obiettivi ambientali, le attività potenzialmente ecosostenibili (ossia ammissibili alla Tassonomia). Per ognuna di queste, gli Atti delegati (Regolamenti delegati (UE) 2021/2139, 2022/1214, 2023/2486, 2023/2485 e s.m.i.) definiscono i criteri di vaglio tecnico – ossia dei requisiti di performance – per valutare il contributo sostanziale dell'attività all'obiettivo ambientale di riferimento e il rispetto del principio di non arrecare un danno significativo per tutti gli altri obiettivi. Il rispetto dei requisiti di vaglio tecnico, oltre che delle garanzie di minima salvaguardia, rende l'attività ammissibile anche allineata alla Tassonomia.
Il Gruppo ENAV ha riportato le informazioni richieste dall'articolo 8 del Regolamento UE 2020/852 e, in conformità con quanto previsto da Regolamento Delegato 2026/73 del 4 luglio 2025, art. 4, non ha adottato le modifiche introdotte dall'Atto Delegato dell'8 gennaio 2026.

Nel 2025 il Gruppo ENAV ha proseguito il lavoro con le strutture interne di riferimento per rendere la rendicontazione della tassonomia sempre più accurata e solida, monitorando gli aggiornamenti normativi in materia. Sulla base delle nuove informazioni raccolte, sono state analizzate le attività precedentemente considerate ed è stato condotto un ulteriore screening di tutte le altre attività, al fine di valutare eventuali aggiornamenti.
Nei successivi paragrafi vengono riportate le modalità attraverso le quali il Gruppo ENAV ha valutato la conformità al Regolamento (UE) 2020/852 e il prospetto con i KPI quantitativi richiesti, includendo la quota delle attività economiche (in termini di fatturato, spese in conto capitale – CapEx e spese operative – OpEx) ammissibili e allineate rispetto ai 6 obiettivi ambientali.

Analisi di ammissibilità alla Tassonomia Europea

Il processo di valutazione per determinare l'ammissibilità delle attività economiche è iniziato nel 2021. In particolare, per determinare l'ammissibilità delle attività economiche, sono state analizzate sia la "classificazione statistica delle attività economiche nelle Comunità europee" (NACE) sia le descrizioni delle attività riportate all'interno dei Regolamenti Delegati (UE) della Commissione (Regolamenti Delegati (UE) della Commissione 2021/2139, 2022/1214, 2023/2486).
È stata valutata l'ammissibilità sui 6 obiettivi della Tassonomia europea. Tra questi, sono risultate ammissibili alcune attività riconducibili a due obiettivi ambientali: a) la mitigazione dei cambiamenti climatici e d) la transizione verso un'economia circolare.
Per quanto riguarda l'obiettivo b) adattamento ai cambiamenti climatici, nonostante il Gruppo abbia sostenuto dei costi legati ad attività descritte nell'Allegato II del Regolamento Delegato (UE) 2021/2139, non ha effettuato una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità specifica per le attività potenzialmente ammissibili e non ha predisposto un piano per attuare delle soluzioni di adattamento. Pertanto, nessun costo sostenuto nel 2025 è risultato ammissibile alle attività dell'obiettivo CCA.
Sulla base delle informazioni raccolte, delle analisi effettuate e delle interviste svolte, si evidenzia che nel 2025 il Gruppo ENAV non ha proseguito l'attività relativa all'impianto di trigenerazione, di conseguenza non ha sostenuto spese riconducibili all'attività 4.30 "Cogenerazione ad alto rendimento di calore/freddo ed energia elettrica a partire da combustibili fossili". Inoltre, nel corso del 2025, non sono state installate nuove colonnine di ricarica, pertanto, non si valorizza l'attività 7.4 "Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)".

Considerando il modello di business del Gruppo ENAV, tutte le attività identificate come ammissibili alla Tassonomia Europea non generano ricavi a eccezione dell'attività "Acquisto e proprietà edifici". Pertanto, per queste attività, sono stati individuati solamente costi, relativi ai CapEx, destinati a supportare investimenti strategici in innovazione e tecnologie sostenibili, con particolare attenzione ai CapEx e agli OpEx di tipo C (ovvero relative all'acquisto di prodotti derivanti da attività economiche allineate alla tassonomia e a singole misure che consentono alle attività obiettivo di raggiungere basse emissioni di carbonio o di conseguire riduzioni dei gas a effetto serra).

Si dettagliano a seguire le attività del Gruppo ammissibili e non allineate alla Tassonomia

Obiettivo a)
MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

6. TRASPORTI

6.5 Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri

Il Gruppo ENAV ha compreso all'interno della presente categoria la gestione del parco auto aziendale, il quale è gestito interamente con contratti di noleggio a medio termine.

7. EDILIZIA E ATTIVITÀ IMMOBILIARI

7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti (anche 3.2 CE)

Il Gruppo ENAV, in continuità con quanto avviato l'anno precedente, ha incluso all'interno della presente categoria i lavori di riqualificazione dell'Area Control Center (ACC) di Brindisi per la riarticolazione della sala operativa ad uso di Remote Tower Control Center (RTCC). In particolare, è stata considerata l'attività di realizzazione del cappotto termico per la suddetta struttura, intervento portato avanti anche nel corso del 2025. Inoltre, a partire dal 2025, presso l'Area Control Center (ACC) di Roma, nell'ambito dell'intervento relativo alla nuova volumetria dell'edificio, è stato ricompreso il miglioramento dell'involucro dell'immobile.

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

Il Gruppo ENAV, in linea con l'anno precedente, ha compreso all'interno della presente categoria l'installazione e la manutenzione dei corpi luminosi con le luci a LED per il miglioramento ed efficientamento energetico. Nel 2025 non sono state effettuate nuove installazioni ma esclusivamente attività di manutenzione.

7.5 Installazione, manutenzione e riparazione di strumenti e dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici

Il Gruppo in continuità con l'anno precedente ha incluso all'interno della presente categoria il programma finalizzato all'installazione di una rete di misuratori di energia elettrica sui siti più energivori. Il sistema consente di caratterizzare la composizione percentuale dei consumi nelle utenze monitorate e l'acquisizione da remoto delle informazioni utilizzabili per la progettazione di nuovi interventi di risparmio energetico.

7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili

In linea con lo scorso anno, all'interno della presente categoria rientra l'installazione di impianti fotovoltaici in quanto l'energia prodotta tramite gli impianti fotovoltaici è utilizzata per soddisfare il fabbisogno energetico degli edifici di proprietà. Nel 2025 è stato installato l'impianto fotovoltaico presso la nuova torre radar dell'aeroporto di Genova al fine di aumentare la quota di energia autoprodotta da fonti rinnovabili.
All'interno della seguente categoria rientra anche l'attività di ammodernamento dell'impianto di climatizzazione. Nel 2025 sono state installate pompe di calore rispettivamente presso l'Area Control Center (ACC) di Roma, il blocco tecnico e la torre di controllo di Rieti e il blocco tecnico e la sala meteo di Malpensa.

7.7 Acquisto e proprietà edifici

Il Gruppo ENAV ha compreso all'interno della presente categoria la locazione di locali ENAV ubicati presso l'aeroporto di Napoli. Inoltre, a valla della revisione delle attività ammissibili alla tassonomia all'interno della presente categoria rientrano anche le locazioni dei locali mense rispettivamente presso l'Area Control Center (ACC) di Brindisi, Milano e Padova, le sedi di Roma ubicate in via Salaria e via Appia Nuova.

8. INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

8.1 Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse

In linea con lo scorso anno, all'interno della seguente categoria rientrano le attività svolte dai data center di proprietà di ENAV S.p.A., suddivise in due ambiti:

- operativi, per garantire il corretto funzionamento di tutte le attività connesse alla gestione e al controllo dello spazio aereo;
- gestionali, a supporto delle applicazioni e dei sistemi IT gestionali del Gruppo.

Analisi di allineamento alla Tassonomia Europea

A valle dell'analisi di ammissibilità, l'attività può essere considerata allineata se soddisfa i "criteri di vaglio tecnico" che comprendono il concetto di contributo sostanziale (CS) e i criteri di Non arrecare danno significativo (DNSH). Questi criteri sono fondamentali per garantire che le attività selezionate non compromettano il raggiungimento degli altri obiettivi ambientali, evitando impatti negativi significativi su di essi. Un'attività è considerata allineata solo se rispetta tutti i criteri di vaglio tecnico applicabili e le Garanzie Minime di Salvaguardia.

Contributo Sostanziale (CS)

A seguito delle analisi dei criteri di contributo sostanziale, si evince quanto di seguito riportato:

- le attività 7.3 e 7.5 rispettano completamente i criteri di contributo sostanziale;
- l'attività 6.5 è conforme solo per le auto elettriche e plug-in elettrico, la 7.2 risulta conforme per le attività relative all'Area Control Center (ACC) di Brindisi mentre la 7.6 risulta conforme per l'impianto fotovoltaico. Pertanto, tutti e tre rispettano parzialmente i criteri di CS;
- le attività 7.7 e 8.1 non rispettano i suddetti criteri.

Non arrecare danno significativo (DNSH)

In conformità con la FAQ 127 e 128 di novembre 2024, è stato rivalutato il criterio di DNSH relativo all'adattamento al cambiamento climatico. In tale contesto, la Tassonomia UE sottolinea l'importanza di integrare l'analisi dei rischi climatici nell'intero ciclo di vita del progetto, compresa la fase di costruzione e la gestione a lungo termine degli asset, per garantire la resilienza e l'adattabilità alle sfide climatiche future. Inoltre, per garantire che la valutazione della vulnerabilità rifletta in modo accurato i rischi, è essenziale prestare attenzione alle specifiche di ciascun sito. ENAV ha svolto un climate risk assessment nelle specifiche sedi di erogazione dei servizi forniti sul territorio nazionale e in particolare negli aeroporti gestiti, rispetto alla sua attività principale; tuttavia, tale valutazione non si è focalizzata sugli asset oggetto dell'analisi di allineamento. Di conseguenza, tutte le attività individuate in precedenza non risultano conformi al principio DNSH relativo all'adattamento al cambiamento climatico e, pertanto, non allineate alla Tassonomia Europea.

Analisi del rispetto delle garanzie di minima salvaguardia (MS)

Di seguito sono descritte le analisi effettuate per verificare che le attività ammissibili siano svolte dal Gruppo anche in conformità ai requisiti dell'Articolo 18 del Regolamento Tassonomia, ovvero alle garanzie minime di salvaguardia, in particolare il Gruppo non soddisfa tutti i requisiti delle garanzie di minima salvaguardia.

Ambito	Analisi per la verifica del criterio	Approfondimenti
Diritti Umani	ENAV ha adottato un Codice Etico di Gruppo nel quale è integrata la tutela dei diritti umani, che costituisce un principio imprescindibile per una gestione corretta e responsabile delle proprie attività economiche. Inoltre, ha adottato la "Politica sui Diritti Umani", volta a tutelare e promuovere i diritti umani in tutte operazioni aziendali e in ogni contesto in cui il Gruppo opera. Tale politica è redatta in conformità con gli standard della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, dei Principi Guida delle Nazioni Unite sulle Imprese e i Diritti Umani (UNGP), della Dichiarazione dell'ILO, delle linee guida dell'OCSE e della Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea. Attualmente il Gruppo ENAV non conduce un processo di Due Diligence strutturato sui diritti umani, ma sta valutando l'opportunità di definire tale processo, in linea con le linee guida UNGP anche alla luce della futura normativa europea in materia (EU Corporate Sustainability Due Diligence Directive – EU CSDDD). Attraverso l'analisi di doppia materialità effettuata nel 2025 sono stati comunque valutati per ogni tematica rilevante individuata, gli impatti e i rischi sui diritti umani dell'azienda. Inoltre, Il Gruppo adotta un processo di Enterprise Risk Management (ERM), nel quale sono valutati anche i rischi relativi ad aspetti ESG e al rispetto dei diritti umani. ENAV ha redatto il Codice di Condotta dei Fornitori riconoscendo l'importanza crescente di una gestione consapevole della filiera di fornitura con l'obiettivo di analizzarne le prestazioni sociali, ambientali e di governance. Pertanto, il Gruppo richiede che tutti i soggetti coinvolti in appalti per servizi, forniture e lavori rispettino tali principi. A luglio 2024 ENAV ha ottenuto la certificazione sulla parità di genere ai sensi della prassi di riferimento UNI/PdR 125.	Pag. 145
Meccanismo di Reclamo	Il Gruppo ENAV ha implementato la piattaforma informatica Whistleblowing per la segnalazione dei presunti illeciti. Inoltre, l'azienda per prevenire e contrastare le discriminazioni, gli abusi e le molestie nei luoghi di lavoro si è dotata di una Consigliera di fiducia (figura specializzata, esterna e imparziale) – prevista nel Regolamento sugli abusi, le molestie e le violenze sul luogo di lavoro. In ultimo il Gruppo attraverso le figure aziendali degli HR Business Partner assicura la gestione del personale, agendo da punto di raccordo per tutte le istanze dei processi di Human Resources che impattano sul personale.	Pag. 158
Interessi dei consumatori	Il Gruppo ENAV ha sviluppato una struttura di governance solida ed efficiente, che favorisce la condotta etica del business e una comunicazione trasparente delle informazioni relative all'operato dell'azienda, si veda il Codice Etico. 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, e al Modello Organizzativo ai sensi del D.Lgs. 231/2001.	
Concorrenza	Uno degli aspetti centrali che qualificano eticamente la condotta delle Società del Gruppo ENAV è costituito dal rispetto di principi di comportamento intesi a garantire l'integrità del capitale sociale, la tutela dei creditori e dei terzi, il regolare andamento del mercato, l'esercizio delle funzioni delle Autorità pubbliche di vigilanza e, in genere, la trasparenza e la correttezza dell'attività aziendale sotto il profilo economico e finanziario. Inoltre, le Società del Gruppo ENAV improntano la propria condotta nei rapporti con i fornitori e con i partner commerciali a principi di trasparenza, eguaglianza, lealtà e libera concorrenza, come riportato nel Codice Etico.	
Corruzione	Il Gruppo ENAV ispira la propria azione alla più ampia compliance con le norme dettate in materia di contrasto ai fenomeni di corruzione sia da fonti nazionali che da fonti sovranazionali e ha ottenuto nel 2021 la certificazione ISO 37001 del Sistema di Gestione Anticorruzione.	Pag. 158
Fiscalità	Nel 2025 il Gruppo ha definito e approvato la propria strategia fiscale, in linea con i principi di trasparenza e legalità riportati nel Codice Etico, definendo gli obiettivi e gli impegni di ENAV nel garantire una sana e prudente gestione della variabile fiscale.	Pag. 37

Calcolo dei KPI economici

Il Gruppo ENAV ha svolto l'analisi dei dati relativi al fatturato, alle spese in conto capitale e in conto esercizio con riferimento alla rendicontazione per l'esercizio 2025. Il calcolo degli indicatori richiesti ai sensi del Regolamento Delegato (UE) della Commissione 2021/2178 e s.m.i., viene dettagliato nei seguenti paragrafi.

Indicatore relativo al fatturato

Per il calcolo dell'indicatore sul fatturato, al denominatore è stato considerato il fatturato netto consolidato in conformità allo IAS 1.82(a).
Il numeratore comprende la quota del fatturato attribuibile alle attività economiche ammissibili:

- *7.7* CCM: ricavo relativo alla locazione dei locali ENAV ubicati presso l'aeroporto di Napoli e locazioni dei locali mense rispettivamente presso l'Area Control Center (ACC) di Brindisi, Milano, e Padova, le sedi di Roma ubicate in via Salaria e via Appia Nuova.

Indicatore relativo alle spese in conto capitale CapEx

Per quanto riguarda il calcolo del KPI CapEx, il denominatore include gli incrementi delle attività materiali e immateriali avvenuti durante l'esercizio e considerati prima dell'ammortamento, della svalutazione e di qualsiasi rivalutazione, escludendo le variazioni del fair value.
Il numeratore, invece, comprende la parte delle spese in conto capitale che contribuisce in modo sostanziale a qualsiasi obiettivo ambientale. Di conseguenza, si effettua una scomposizione delle spese in conto capitale per ogni obiettivo ambientale, di seguito si riportano le voci di spese in conto capitale iscritte nelle immobilizzazioni materiali e immateriali del bilancio consolidato associate ad attività ammissibili:

- 6.5 CCM: investimenti relativi ai contratti di noleggio a medio termine di autovetture e veicoli commerciali leggeri.
- *7.2* CCM e 3.2 CE: investimenti relativi ai lavori di riqualificazione dell'Area Control Center (ACC) di Brindisi.
- *7.5* CCM: investimento relativo all'installazione di una rete di misuratori di energia elettrica sui siti più energivori.
- *7.6* CCM: investimenti relativi all'installazione, manutenzione e riparazione di impianti fotovoltaici e delle pompe di calore.
- 8.1 CCM: investimenti relativi alla gestione e agli interventi sui Data Center.

Indicatore relativo alle spese operative OpEx

Per il calcolo del KPI OpEx, il denominatore comprende i costi diretti non capitalizzati che includono unicamente le categorie Research and Development (R&D), manutenzioni, ristrutturazioni e affitti a breve termine. Per tale indicatore, la normativa consente, laddove applicabile, di beneficiare di un'esenzione dal calcolo e relativa rendicontazione degli OpEx ammissibili/allineati individuati, qualora l'impresa fornisca evidenza di "non rilevanza" per il proprio modello aziendale (si veda Allegato I del Regolamento 2021/2178 e FAQ 13 della Commissione Europea di ottobre 2023).
Dall'analisi effettuata sugli OpEx tassonomici rispetto al totale degli OpEx di gruppo, questo KPI risulta rilevante per l'azienda in quanto la società controllata Techno Sky è responsabile della gestione e della manutenzione hardware/software dell'intera gamma di impianti e sistemi utilizzati per l'erogazione dei servizi di assistenza di volo, ed incide quindi sulle categorie che vanno a comporre l'indicatore.



Il Gruppo ENAV include nel calcolo del denominatore del KPI relativo alle spese operative (OpEx) le seguenti voci di costo del Bilancio Consolidato:

- costi per acquisto di beni (parti di ricambio);
- costi di manutenzione;
- costi per atri incarichi, supporto operativo e informatica;
- quota di costo del personale dedicato alle manutenzioni, ordinarie e infragruppo, cui assolve la controllata Techno Sky, calcolato come il peso percentuale delle ore di manutenzione 2025 sul totale delle ore dirette e indirette dell'anno della stessa controllata, applicato al totale del costo del personale Techno Sky.

Il numeratore, invece, è determinato dalla quota parte di spese operative che contribuisce in modo sostanziale agli obiettivi ambientali. Di conseguenza, si effettua una scomposizione delle spese operative per ogni obiettivo ambientale, di seguito si riportano le voci delle spese in conto esercizio associate alle attività ammissibili:

- 7.3 CCM: Quota del costo del personale di Techno Sky dedicato alla manutenzione, ordinaria ed infragruppo, relativa all'installazione e alla riparazione dei corpi luminosi con luci a LED. Tale valore viene determinato applicando al costo totale del personale, come sopra definito, il peso delle ore stimate per tali attività moltiplicate per il costo orario delle manutenzioni, sul totale del costo annuale concordato per le manutenzioni hardware e per la gestione tecnica e logistica dei sistemi asserviti a funzioni operative.
- 7.6 CCM: Quota del costo del personale Techno Sky dedicato alla manutenzione, ordinaria ed infragruppo, relative all'installazione, manutenzione e riparazione degli impianti fotovoltaici e delle pompe di calore. Tale valore viene determinato applicando al costo totale del personale, come sopra definito, il peso delle ore stimate per tali attività moltiplicate per il costo orario delle manutenzioni, sul totale del costo annuale concordato per le manutenzioni hardware e la gestione tecnica e logistica dei sistemi asserviti a funzioni operative.
- 8.1 CCM: Costi di esercizio relativi alla manutenzione e agli interventi sui Data Center.

Modello
QUOTA DI FATTURATO DERIVANTE DA PRODOTTI O SERVIZI ASSOCIATI AD ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA

				Criteri per il contributo sostanziale						
Attività economiche (1)	Codice (2)	Fatturato (3)	Quota di fatturato (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	
Testo		Valuta	%	%	%	%	%	%	%	
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA			**0,01%**							
A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)										
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**0,00 €**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	
Di cui abilitanti		**0,00 €**	**0%**							
Di cui di transizione		**0,00 €**	**0%**							
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)										
Acquisto e proprietà edifici	CCM 7.7	146.553,39 €	0,01%							
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**146.553,39 €**	**0,01%**							
Totale (A.1+A.2)		**146.553,39 €**	**0,01%**							
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA										
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia		**982.564.342,61 €**	**99,99%**							
Totale (A+B)		**982.710.896,00 €**	**100%**							

Quota di fatturato/fatturato totale		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	0%	0,01%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

	Criteri DNSH («non arrecare danno significativo»)									
	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di fatturato allineata o ammissibile alla tassonomia, anno 2024 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
	Sì/ No	Sì/ No	Sì/ No	Sì/ No	Sì/ No	Sì/ No	Sì/ No	%	A	T
	-	-	-	-	-	-	-	0%	-	-
								0%		
								0%		
								0,01%		
								0,01%		
								0,01%		

Modello

QUOTA DELLE SPESE IN CONTO CAPITALE (CAPEX) DERIVANTE DA PRODOTTI O SERVIZI ASSOCIATI AD ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA

				Criteri per il contributo sostanziale			
Attività economiche (1)	**Codice (2)**	**CapEx (3)**	**Quota di CapEx (4)**	**Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)**	**Adattamento ai cambiamenti climatici (6)**	**Acqua (7)**	**Inquinamento (8)**
Testo		**Valuta**	**%**	**%**	**%**	**%**	**%**
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA			**14,34%**				
A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)							
CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**0,00 €**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**
Di cui abilitanti		**0,00 €**	**0%**				
Di cui di transizione		**0,00 €**	**0%**				
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)							
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri (CapEx C)	CCM 6.5	520.039,95 €	0,46%				
Ristrutturazione di edifici esistenti (CapEx C)	CCM 7.2 CE 3.2	282.000,00 €	0,25%				
Installazione, manutenzione e riparazione di strumenti e dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici (CapEx C)	CCM 7.5	444.286,10 €	0,39%				
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili (CapEx C)	CCM 7.6	1.346.176,17 €	1,19%				
Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse (CapEx C)	CCM 8.1	13.627.463,73 €	12,05%				
CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**16.219.965,95 €**	**14,34%**				
Totale (A.1+A.2)		**16.219.965,95 €**	**14,34%**				
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA							
Capex delle attività non ammissibili alla tassonomia		**96.900.338,33 €**	**85,66%**				
Totale (A+B)		**113.120.304,28 €**	**100%**				

	Quota di CapEx/CapEx totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	**Ammissibile alla tassonomia per obiettivo**
CCM	0%	14,34%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0,25%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

Criteri per il contributo sostanziale		Criteri DNSH (non arrecare danno significativo)									
Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di CapEx allineata o ammissibile alla tassonomia, anno 2024 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
%	%	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	%	A	T
0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%	-	-
									0%		
									0%		
									0,43%		
									0,05%		
									0,48%		
									0,35%		
									13,39%		
									14,70%		
									14,70%		

Modello

QUOTA DELLE SPESE OPERATIVE (OPEX) DERIVANTI DA PRODOTTI O SERVIZI ASSOCIATI AD ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA

				Criteri per il contributo sostanziale						
Attività economiche (1)	**Codice (2)**	**OpEx (3)**	**Quota di OpEx (4)**	**Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)**	**Adattamento ai cambiamenti climatici (6)**	**Acqua (7)**	**Inquinamento (8)**	**Economia circolare (9)**	**Biodiversità (10)**	
Testo		**Valuta**	**%**	**%**	**%**	**%**	**%**	**%**	**%**	
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA			**8,72%**							
A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)										
OpEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**0,00 €**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	
Di cui abilitanti		**0,00 €**	**0%**							
Di cui di transizione		**0,00 €**	**0%**							
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)										
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica (OpEx C)	CCM 7.3	32.736,31 €	0,03%							
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili (OpEx C)	CCM 7.6	684.744,03 €	0,73%							
Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse (OpEx C)	CCM 8.1	7.501.478,28 €	7,96%							
OpEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**8.218.958,61 €**	**8,72%**							
Totale (A.1+A.2)		**8.218.958,61 €**	**8,72%**							
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA										
OpEx delle attività non ammissibili alla tassonomia		**86.008.615,10 €**	**91,28%**							
Totale (A+B)		**94.227.573,71 €**	**100%**							

	Quota di OpEx/OpEx totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	**Ammissibile alla tassonomia per obiettivo**
CCM	0%	8,72%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

	Criteri DNSH («non arrecare danno significativo»)									
	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di OpEx allineata o ammissibile alla tassonomia, anno 2024 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	%	A	T
	-	-	-	-	-	-	-	**0%**	-	-
								0%		
								0%		
								0,06%		
								0,76%		
								4,38%		
								5,20%		
								5,20%		

Modello 1
Attività legate al nucleare e ai gas fossili

	ATTIVITÀ LEGATE ALL'ENERGIA NUCLEARE	
1	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	No
2	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili.	No
3	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	No
	ATTIVITÀ LEGATE AI GAS FOSSILI	
4	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	No
5	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	No
6	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili.	No

E1 Informazioni relative al cambiamento climatico

E1-SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Il contrasto al cambiamento climatico rappresenta una delle principali sfide per il settore dell'aviazione, che a livello europeo è impegnato in un ambizioso percorso di decarbonizzazione al 2050. In un contesto di costante crescita della domanda di traffico aereo, tutti gli attori del settore stanno apportando un contributo indispensabile alla sfida del Net Zero 2050 Aviation EU, anche in virtù della naturale condivisione degli interessi strategici e operativi. Anche per questo, il Gruppo ENAV ha delineato due direttrici principali per orientare il proprio impegno climatico: la contribuzione alla decarbonizzazione del settore, anche attraverso la collaborazione con tutti gli attori coinvolti e la riduzione dell'impatto climatico generato dalle proprie attività.

In tale contesto, il contrasto al cambiamento climatico potrebbe influenzare le strategie e le politiche di ENAV e delle società del Gruppo, così come le operazioni e le attività del Gruppo contribuiscono al fenomeno stesso. Infatti, nell'ambito dell'analisi di doppia materialità sono stati identificati IRO connessi all'efficientamento e alla modernizzazione dei servizi della navigazione aerea e alle emissioni in atmosfera generate dai consumi energetici del Gruppo.

In particolare, la capacità di sviluppare procedure di volo e tecnologie innovative per la gestione del traffico aereo rappresenta sia un impatto potenziale positivo, in una prospettiva "inside-out", sia un'opportunità strategica, in una prospettiva "outside-in", poiché risponde alle aspettative dei clienti e del settore in generale, anche in un'ottica di sviluppo commerciale. Infatti, le soluzioni innovative implementate da ENAV, come il *Free Route, l'Arrival Manager* (AMAN) e il sistema *Airport Collaborative Decision Making* (A-CDM), consentono di ridurre il consumo di carburante e di migliorare le performance ambientali degli aeromobili.

Il consumo energetico e le conseguenti emissioni di gas a effetto serra generate dal Gruppo, invece, rappresentano un impatto negativo sull'ambiente connesso all'erogazione dei servizi di assistenza alla navigazione aerea, oltre che alla più ampia gestione diretta e indiretta delle attività aziendali. In particolare, il fabbisogno energetico è correlato principalmente al funzionamento senza soluzione di continuità dell'infrastruttura tecnologica e fisica di ENAV, che è diffusa su tutto il territorio nazionale, e dalle flotte aziendali. Sebbene le emissioni associate a tali consumi siano relativamente basse rispetto ad altri player del settore, queste contribuiscono negativamente al fenomeno del riscaldamento globale nel suo complesso. Pertanto, tali impatti negativi si concentrano lungo tutta la catena del valore del Gruppo ENAV, su orizzonti temporali di breve e lungo termine.

		Catena del valore			Orizzonte temporale		
Descrizione impatto, rischio e opportunità (IRO)	**Dettaglio IRO**	**Upstream**	**Operations**	**Downstream**	**Short term**	**Medium term**	**Long term**
Emissioni di Scopo 1, 2 e 3 del Gruppo ENAV	⊖	●	●	●			●
Sviluppo di procedure innovative che consentono di efficientare le traiettorie di volo, ridurre il consumo energetico e le emissioni dei clienti	⊕		●	●		●	
Sviluppo di procedure di volo innovative e maggiormente efficienti da un punto di vista climatico	Opportunità	●	●	●		●	

Impatto positivo ⊕ Impatto negativo ⊖ Rischio Opportunità

E1- IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima

Come descritto in precedenza, l'analisi di doppia materialità condotta dal Gruppo ENAV ha consentito di identificare gli IRO rilevanti relativi al cambiamento climatico.
Per garantire che l'analisi della *carbon footprint* sia più accurata e trasparente possibile, il Gruppo ENAV esamina approfonditamente il proprio inventario di emissioni di gas ad effetto serra, che viene continuamente migliorato e aggiornato per includere tutte le emissioni climalteranti e le relative fonti. Tali emissioni vengono suddivise in tre categorie:

- scope 1, ovvero emissioni dirette generate da fonti di proprietà o controllate dall'organizzazione, come la combustione di materia fossile;
- scope 2, ovvero emissioni indirette derivanti dall'energia elettrica acquistata e consumata dall'organizzazione;
- scope 3, ovvero altre emissioni indirette generate lungo la catena del valore dell'organizzazione, che includono attività come lo spostamento casa-lavoro del personale, lo smaltimento dei rifiuti e la produzione di beni e servizi acquistati.

Il Gruppo ENAV monitora tutte le categorie sopra riportate; le emissioni di scope 3 rappresentano la quota maggiore del bilancio complessivo.

IRO connesso al clima	Materiality Score (0-5)	Razionale
Emissioni di Scopo 1, 2 e 3 del Gruppo ENAV	**3,33** Soglia di materialità: > 2,7	Il Gruppo genera una limitata quantità di emissioni dirette e indirette principalmente legate al consumo di energia elettrica. Gli effetti delle emissioni di gas a effetto serra, che impattano l'atmosfera nel suo complesso, possono essere compensati solo parzialmente.
Sviluppo di procedure innovative che consentono di efficientare le traiettorie di volo, ridurre il consumo energetico e le emissioni dei clienti	**3** Soglia di materialità: > 2,7	Le tecnologie e le soluzioni operative sviluppate da ENAV in ambito ATM consentono di ridurre il consumo energetico degli aeromobili, riducendo le emissioni generate dal traffico aereo gestito (es. FRA-IT – Free Route Airspace Italy, AMAN – Arrival Manager, A-CDM – Airport Collaborative Decision Making).
Sviluppo di procedure di volo innovative e maggiormente efficienti da un punto di vista climatico	**4** Soglia di materialità: > 1,2	L'azienda è già fortemente impegnata nella ricerca e nello sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche con caratteristiche di sostenibilità, e il costante investimento in questi ambiti conferma il potenziale di crescita, consolidamento del proprio ruolo nel settore e il contributo alla mitigazione del cambiamento climatico.

Analisi di resilienza climatica

Gli impatti dei fenomeni legati al cambiamento climatico sugli stakeholder del traffico aereo sono stati identificati e studiati nel corso degli anni a livello internazionale. In particolare, all'interno del documento di Eurocontrol "*Climate change risks for European aviation*" vengono identificati cinque principali tipologie di fenomeni meteorologici: 1) precipitazioni, come pioggia, neve e grandine che a livello intenso possono richiedere maggiori distanze di separazione tra gli aeromobili e comportare, dunque, un impatto diretto sulla capacità aeroportuale; 2) temperatura, il cui innalzamento può causare impatti sulle infrastrutture; 3) innalzamento del livello del mare ed esondazione di fiumi, con un rischio concentrato sugli aeroporti ubicati nella fascia costiera; 4) vento, in termini di cambiamenti di direzione e intensità, che in ambito aeroportuale possono comportare impatti sulla sicurezza della condotta del volo. Ciò potrebbe comportare la necessità di modificare le procedure di volo e riprogettare lo spazio aereo; 5) eventi estremi quali temporali e uragani che potrebbero avere impatti sulla puntualità del traffico aereo. Alla fine dell'esercizio 2022, il Gruppo ENAV ha condotto uno studio specialistico finalizzato a valutare gli effetti del cambiamento climatico nelle specifiche sedi di erogazione dei servizi erogati da ENAV sul territorio nazionale e in particolare negli aeroporti. Tale studio ha consentito di valutare i possibili impatti del *climate change* sulle attività di core business di ENAV su due distinti orizzonti temporali (2030 e 2050) e due diversi scenari

climatici proposti da *Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)*. Al fine di garantire allineamento nella valutazione dei rischi e delle opportunità legati al cambiamento climatico, le medesime analisi di scenario, comprese le relative ipotesi e assunzioni di base, vengono adottate per le valutazioni connesse all'impatto del *climate change* sulla capacità di erogazione dei servizi da parte di ENAV sul territorio nazionale rappresentate nell'ambito del Bilancio Consolidato.

Scenari climatici	
SSP 8.5	È lo scenario più pessimistico ed assume entro l'anno 2100 concentrazioni atmosferiche di CO_2 triplicate o quadruplicate (840 / 1120 ppm) rispetto ai livelli preindustriali (280 ppm). Questo scenario è ad alta intensità energetica con un consumo totale che continua a crescere nel corso del secolo raggiungendo ben oltre tre volte i livelli attuali.
SSP 4.5	Questo scenario assume la messa in atto di alcune iniziative come l'impiego di una serie di tecnologie e strategie per ridurre le emissioni di gas serra. È considerato uno scenario di stabilizzazione: le emissioni di CO_2 raggiungono il picco intorno alla metà del secolo, ed entro il 2070 scendono al di sotto dei livelli attuali. La concentrazione atmosferica di anidride carbonica si stabilizza entro la fine del secolo a circa il doppio (520 ppm) dei livelli preindustriali.

Rischi fisici (Cronici / Acuti)	**Risultati**
Precipitazioni estreme	Entrambi gli scenari climatologici analizzati indicano, nel medio e nel lungo termine, una possibile progressiva intensificazione del fenomeno che potrebbe interessare in particolare gli aeroporti di Genova, Trieste Ronchi dei Legionari e Milano Malpensa e, nel lungo periodo, gli aeroporti di Roma Fiumicino, Bolzano e Bari.
Vento	Non sembrano sussistere criticità, considerando che le previsioni degli scenari indicano una diminuzione dell'intensità media dello stesso
Temperature	Gli scenari climatologici valutati nel medio e nel lungo periodo indicano un possibile aumento, rispettivamente, di 1/1,5 ° e 2/2,5 ° dei valori massimi. I fenomeni potrebbero riguardare prevalentemente gli aeroporti già caratterizzati da elevate temperature massime, come ad es. Lampedusa, Catania Fontanarossa, Ciampino, Roma Urbe, Roma Fiumicino e Napoli. Inoltre, lo scenario più pessimistico indica, nel lungo periodo, un aumento del numero di giorni con temperatura massima oltre i 43° in particolare per l'aeroporto di Bologna.
Innalzamento del livello dei mari	Si mantiene pressoché invariato il rischio di alluvione delle infrastrutture situate in zone costiere che riguarderebbe soprattutto le sedi aeroportuali di Cagliari e siti correlati, Venezia e Genova e i siti remoti VOR/DME di Chioggia e Radar di Ravenna

Gli esiti delle analisi condotte costituiscono le basi per il monitoraggio nel tempo dei fenomeni oggetto di studio, prevedendo un aggiornamento con periodicità pluriennale delle analisi di scenario necessarie alla valutazione degli impatti operativi e finanziari dei rischi climatici. Nel 2030 non si individuano criticità in termini di ampliamenti territoriali di tali fenomeni rispetto allo scenario attuale. Nel lungo periodo, la capacità di ENAV di garantire il perseguimento dei propri obiettivi di business, in primis garantendo la continuità della fornitura dei propri servizi, è sicuramente interdipendente dalla resilienza agli effetti del *climate change* dell'intero sistema del trasporto aereo. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Gestione dei rischi e delle opportunità" della Relazione sulla Gestione.
Sulla base di quanto sopra e a seguito dell'analisi di materialità condotta, nel 2025 ENAV non ha individuato rischi significativi legati al cambiamento climatico riconducibili alle categorie di rischio fisico o di transizione.

E1-1 Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici

Seppur in assenza di una specifica formalizzazione di un piano di transizione, il Gruppo ENAV ha integrato gli interventi finalizzati alla transizione climatica all'interno di una più ampia strategia di sostenibilità, consapevole del proprio ruolo nella riduzione delle emissioni del settore e dell'importanza di contribuire agli obiettivi globali di contrasto al cambiamento

climatico. Tale strategia comprende obiettivi *science-based* al 2030 validati nel 2021 da *Science Based Target Initiative* (SBTi) che riguardano le emissioni dirette (scope 1) e indirette (scope 2). Pertanto, tali obiettivi risultano allineati allo scenario di contenimento del riscaldamento globale entro 1,5°C rispetto alle temperature preindustriali in linea con l'Accordo di Parigi. Inoltre, il Gruppo ENAV ha definito obiettivi *science-based* al 2030 anche con riguardo alle emissioni generate nella catena del valore (scope 3) – in particolare rispetto alle categorie "*Capital goods*", "*Fuel and Energy-related activities*" e "*Employee Commuting*" – validati da SBTi e, dunque, allineati allo scenario *well below 2°C*.
Inoltre, in conformità ai criteri definiti da SBTi, il Gruppo è soggetto alla cosiddetta "*mandatory five-year review*" dei propri target climatici, che prevede l'aggiornamento degli obiettivi di riduzione delle emissioni ogni cinque anni secondo le linee guida più recenti e il rafforzamento progressivo del livello di ambizione degli stessi. In tale contesto, il Gruppo sta definendo un piano di transizione che include le leve di decarbonizzazione già previste nel Piano di Sostenibilità 2025-2029, e ne prevede l'adozione in linea con la *resubmission* dei target SBTi prevista nel corso del 2026.

E1-GOV-3 Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

In tale contesto, gli obiettivi collegati ai sistemi di incentivazione variabile, sia di breve che di lungo termine, includono parametri economico-finanziari e obiettivi ESG di natura più ampia rispetto all'ambito climatico (si veda disclosure ESRS 2, GOV-3), dunque senza un'esplicita correlazione tra l'aspetto climatico e gli obiettivi di riduzione delle emissioni di GES relativi all'esercizio oggetto di rendicontazione e comunicati ai sensi dell'obbligo di informativa E1-4.

E1-2 Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

Il Gruppo ENAV ha adottato due politiche fondamentali per gestire il proprio impatto sull'ambiente: l'*Environmental Policy* e la *Sustainability Policy*. Entrambe si concentrano sull'integrazione delle migliori pratiche in ambito ambientale e sul rispetto delle normative internazionali, comunitarie e nazionali, con l'obiettivo di generare valore sostenibile e ridurre gli impatti ambientali, attraverso azioni concrete e misurabili. Le suddette policy si applicano a tutte le società del Gruppo e alle parti interessate, e sono diffuse attraverso adeguati canali di comunicazione con l'obiettivo di rafforzare e diffondere ulteriormente la cultura della sostenibilità all'interno del Gruppo. L'Alta Direzione è responsabile dell'attuazione, della diffusione e del riesame periodico delle Policy, garantendo che siano comprese e condivise da tutto il personale. Il Gruppo ENAV si impegna in vari aspetti ambientali e definisce come strategici i seguenti obiettivi:

- mitigazione dei cambiamenti climatici: riduzione delle emissioni dirette (scope 1) e indirette (scope 2 e 3); riduzione delle emissioni derivanti dal traffico aereo consolidando i benefici relativi alle emissioni di CO_2 nell'atmosfera da parte dei vettori attraverso il Flight Efficiency Plan (FEP) che garantisce traiettorie sempre più efficienti e riduce i tempi di percorrenza, nel rispetto costante dei livelli di sicurezza e attraverso la cooperazione con le parti interessate; promuovere l'utilizzo di modalità di trasporto a basso impatto ambientale per gli spostamenti casa-lavoro del personale; diffondere la cultura della tutela ambientale nei confronti dei propri dipendenti attraverso progetti di sensibilizzazione e formazione del personale e coinvolgere le parti interessate nella condivisione delle tematiche ambientali rilevanti;
- efficienza energetica: ENAV promuove l'uso razionale dell'energia con l'obiettivo di ottimizzare i consumi e ridurre l'impatto ambientale;
- diffusione delle energie rinnovabili: l'azienda si impegna a incentivare l'utilizzo dell'energia rinnovabile come parte delle proprie strategie per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

E1-3 Azioni e risorse in relazione alle politiche in materia di cambiamenti climatici

Il Gruppo ENAV orienta il proprio impegno climatico su due direttrici principali: la contribuzione alla decarbonizzazione del settore, anche attraverso la collaborazione con tutti gli attori coinvolti, e la riduzione dell'impatto ambientale generato dalle proprie attività dirette e indirette.

Contributo alla decarbonizzazione del settore

Il Gruppo ENAV sta contribuendo alla riduzione dell'impatto ambientale derivante dal trasporto aereo attraverso la modernizzazione dell'infrastruttura tecnologica e l'ottimizzazione del network di servizi di assistenza alla navigazione aerea. In tale contesto, gli investimenti e le implementazioni tecnologiche messe in campo dal Gruppo per efficientare il traffico aereo abilitano la progressiva riduzione delle emissioni generate dai vettori aerei e non riguardano le emissioni dirette e indirette del Gruppo ENAV. In tale ambito, tutti gli interventi da cui si prevede di ottenere un beneficio in termini di impatto ambientale vengono catalogati e monitorati periodicamente nel *Flight Efficiency Plan* (FEP). Tali interventi riflettono gli obiettivi adottati a livello internazionale e rispondono alle aspettative dei principali stakeholder in ambito *aviation* del Gruppo. Pertanto, gli interventi connessi al miglioramento dei servizi di assistenza alla navigazione aerea rientrano nelle attività ordinarie del Gruppo ENAV e sono sostenuti da un'allocazione strutturata e ricorrente delle risorse aziendali, anche al fine di garantire che la loro attuazione avvenga efficacemente e non sia influenzata dalla disponibilità di risorse esterne. Nell'aggiornamento annuale del FEP vengono rendicontate e valutate tutte le implementazioni di *operational efficiency* realizzate da ENAV nel periodo di riferimento, nei vari segmenti di operazioni di volo:

- *ground*, movimentazione al suolo degli aeromobili in aeroporto (start-up, taxi out, taxi in);
- *departure*, operazioni di decollo e alle traiettorie per la salita;
- *en-route*, volo in crociera;
- *arrival*, avvicinamento per la discesa e l'atterraggio.

Tali attività di efficientamento della gestione del traffico vengono implementate attraverso la cooperazione con gli stakeholder del settore e consentono di migliorare progressivamente i servizi di navigazione aerea, ottimizzando traiettorie e tempi di volo. Ciò avviene aumentando la disponibilità di procedure strumentali che, attraverso l'utilizzo dei sistemi di navigazione satellitare, consentono di superare i vincoli tecnici e operativi tipici dei sistemi di navigazione *ground-based* e abilitare significativi risparmi in termini di carburante e tempi di volo.

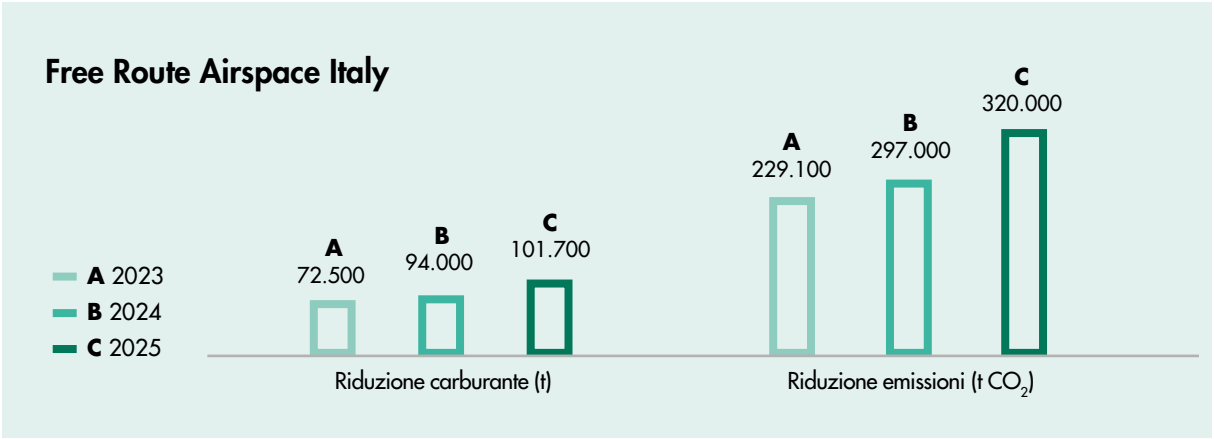
Free Route Airspace Italy

Il Free Route è un'innovativa procedura di volo che consente a tutti i velivoli in sorvolo ad una quota superiore ai 6.500 metri di attraversare i cieli italiani con un percorso diretto e svincolato dal network di rotte convenzionale.
Nell'ottica di soddisfare efficacemente l'aumentata richiesta di capacità ATC (*capacity*), ottimizzare la gestione dei flussi di traffico aereo e contribuire all'efficienza complessiva delle operazioni volo, nella primavera del 2024 è stato ulteriormente ampliato lo spazio aereo dedicato al *Free Route* in Italia (FRA-IT – *Free Route Airspace Italy*), abbassandone il limite verticale inferiore da 9.000 a 6.500 metri.

Contestualmente, è proseguita l'implementazione del concetto operativo *Free Route Crossborder operations*, ovvero la creazione di uno spazio aereo senza barriere tra lo spazio aereo Free Route italiano e le aree di competenza dei maggiori service provider dell'area balcanica (Slovenia, Austria, Bosnia e Erzegovina, Croazia, Serbia e Montenegro) avvenuta già nel corso del 2024, e dello spazio aereo di Malta nel corso del 2025.

Attraverso il *Free Route*, in Italia si stima nel 2025 una riduzione complessiva pari a circa 25,9 milioni di chilometri pianificati (in media circa 34 km per aeromobile), che ha abilitato un risparmio di carburante da parte delle compagnie aeree di circa 101.700 tonnellate nelle fasi di volo "in crociera" e una conseguente riduzione di emissioni climalteranti pari a circa 320.000 tonnellate di CO_2.

320.000 tCO_2
RIDOTTE NEL 2025 GRAZIE AL FREE ROUTE

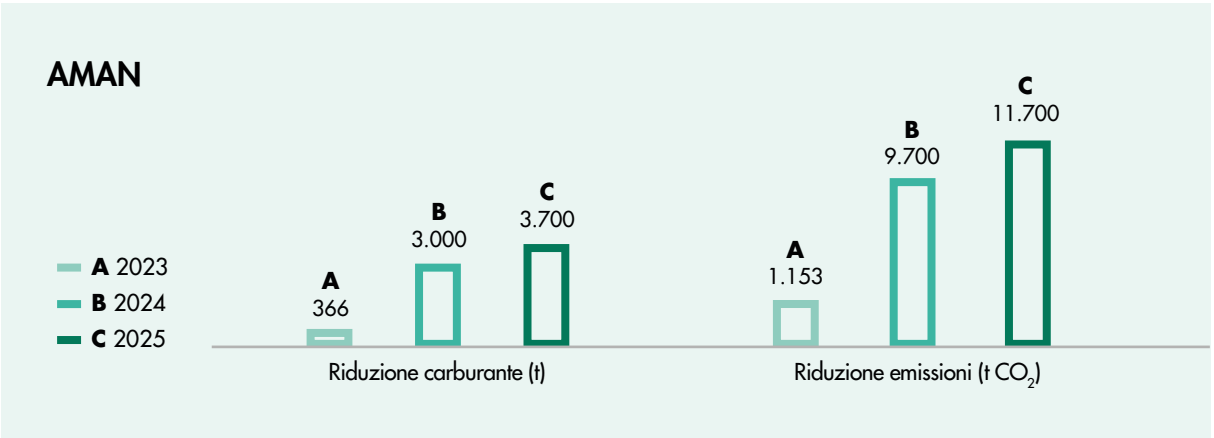


Arrival Manager (AMAN)

11.700 tCO_2
RIDOTTE NEL 2025 GRAZIE ALL'AMAN

Il sistema *Arrival Manager* (AMAN) supporta il Controllore del Traffico Aereo (CTA) nella gestione della sequenza di arrivo degli aeromobili in condizioni di traffico intenso. Tale sistema indica al controllore la sequenza ottimale di arrivo per gli aeromobili calcolata per consentire la riduzione dell'intervallo fra successivi avvicinamenti. Tale riduzione consente un risparmio di distanza da percorrere per ciascun aeromobile e abilita sia la riduzione di carburante, con conseguente minor emissione in atmosfera da parte delle compagnie aeree, sia una riduzione dei tempi di volo a beneficio dei passeggeri.

L'implementazione dell'AMAN negli ACC (Area Control Centre) di Milano e Roma ha consentito di ottimizzare le sequenze di arrivo degli aeromobili presso gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio e Roma Fiumicino, generando un beneficio per l'*operational efficiency* in termini di riduzione di circa 575.000 km di distanze percorse, con un conseguente risparmio di carburante pari a circa 3.700 tonnellate e una riduzione delle emissioni di CO_2 di circa 11.700 tonnellate.



Nota: il calcolo delle emissioni ridotte si propone di valorizzare la differenza, in termini di emissioni, tra: i) lo scenario attuale, che include gli interventi di operational efficiency implementati dal Gruppo ENAV, come il Free Route e l'AMAN, e ii) lo scenario preesistente all'introduzione di tali interventi. In particolare, il calcolo è basato sul risparmio di carburante riferito a ciascun aeromobile identificato nelle traiettorie di riferimento dell'analisi e per ciascun livello di volo pianificato, che viene determinato in base ai dati estratti dal database DDR2 ("*Demand Data Repository*") e dei dati estratti dal database BADA ("*Base of Aircraft Data*") di EUROCONTROL. Il risparmio di carburante viene poi rappresentato come "emissioni ridotte" applicando il fattore di conversione proposto da ICAO (standard "*ICAO Carbon Emissions Calculator Methodology*"), pari a 3,15 kg di CO_2 per chilogrammo di carburante per l'aviazione consumato (pari a circa 1,25 litri); i valori così ottenuti vengono arrotondati per difetto.

Andamento del traffico aereo ed efficienza operativa

Nel 2025 il traffico aereo nell'area ECAC (European Civil Aviation Conference) ha registrato una piena ripresa, con una crescita dei movimenti superiore al 4% rispetto al 2024 e un volume complessivo che ha superato il precedente record del 2019, annullando definitivamente gli effetti negativi generati dall'emergenza sanitaria legata alla pandemia COVID-19.
In Italia l'incremento dei flussi di traffico ha superato le previsioni formulate da STATFOR, raggiungendo circa 2,15 milioni di movimenti. L'attività complessiva ha evidenziato un aumento del 5,51% dei voli assistiti IFR rispetto al 2024, grazie alla stabilizzazione dei volumi sia in sorvolo sia in partenza e arrivo dagli scali nazionali.
La capacità del sistema di far fronte alla crescente domanda (*ATC capacity*) conferma l'elevato livello di performance del Gruppo ENAV. Tale risultato è attribuibile all'efficace organizzazione messa in campo per gestire l'aumento del traffico e all'elevata professionalità dei controllori del traffico aereo e del personale operativo impiegato. Un ulteriore contributo determinante deriva dalle attività di analisi, revisione e ottimizzazione della geografica operativa (ATC *sectorization* e *airspace design*), che hanno garantito l'allineamento dello spazio aereo nazionale alle nuove direttrici pianificate dagli utenti dello spazio aereo.
Dal punto di vista dell'efficienza operativa, nel 2025 le traiettorie di volo nello spazio aereo FRA-IT e nelle aree di terminale italiane sono risultate mediamente più brevi rispetto all'anno precedente. Parallelamente, il valore di *occupancy* dello spazio aereo è aumentato del 5,66%, confermando l'attrattività dello spazio aereo italiano e contribuendo, a parità di condizioni operative, al miglioramento dell'efficienze del traffico e all'ottimizzazione dei consumi di carburante, con conseguente riduzione delle emissioni climalteranti.

Riduzione dell'impatto ambientale diretto e indiretto

Nel periodo di rendicontazione è proseguito l'impegno del Gruppo nella gestione dell'impatto climatico connesso alle emissioni dirette e indirette, anche attraverso il nuovo Piano di Sostenibilità 2025-2029, con l'obiettivo di migliorare ulteriormente l'efficienza energetica dell'infrastruttura tecnologica e degli asset.
Il Piano garantisce continuità ai programmi già avviati, tra cui: l'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili tramite Garanzia di Origine; gli interventi di efficientamento energetico di siti e impianti aziendali, come la sostituzione degli impianti termici, il potenziamento dell'isolamento termico degli uffici, l'adozione di tecnologie LED e l'implementazione di sistemi avanzati di monitoraggio energetico; il piano di rinnovamento della flotta auto aziendale mediante l'introduzione di veicoli elettrici e *plug-in hybrid*. Inoltre, il Piano di Sostenibilità identifica ulteriori leve di decarbonizzazione, come il programma di acquisizione dei POD in ambito aeroportuale, che amplia il perimetro dei consumi energetici gestiti direttamente da ENAV e consente di applicare la politica di approvvigionamento di energia elettrica da fonte rinnovabile.
In tale ambito, l'obiettivo è raggiungere la massima copertura tecnicamente ed economicamente sostenibile, tenuto conto delle specificità operative del settore della gestione del traffico aereo, che richiedono un elevato livello di coordinamento tra i diversi attori nell'ambito operativo e istituzionale e il rispetto di articolati processi autorizzativi e certificativi.

Leve e iniziative di decarbonizzazione		Riduzione attesa al 2029 (tCO_2e)
Efficientamento energetico degli asset	Ristrutturazione di edifici esistenti LED relamping delle principali sedi aziendali Installazione di misuratori di energia elettrica Fornitura e posa di pompe di calore a basso indice GWP	**734**
Uso di energia da fonti rinnovabili	Progressivo aumento della quota di energia elettrica autoprodotta Acquisto di energia elettrica certificata con Garanzia di Origine Acquisizione di ulteriori POD aeroportuali	**741**
Elettrificazione	Parziale sostituzione del parco auto aziendale con veicoli elettrici Installazione di colonnine di ricarica per le autovetture del Gruppo	**141**

Gli investimenti destinati a specifiche attività, come l'efficientamento energetico degli asset, l'utilizzo di energia proveniente da fonti rinnovabili e l'elettrificazione dei consumi rientrano tra le attività economiche previste dal Regolamento Tassonomia e, pertanto, sono incluse nelle percentuali di ammissibilità e allineamento dei KPI CapEx e OpEx.

E1-4 Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

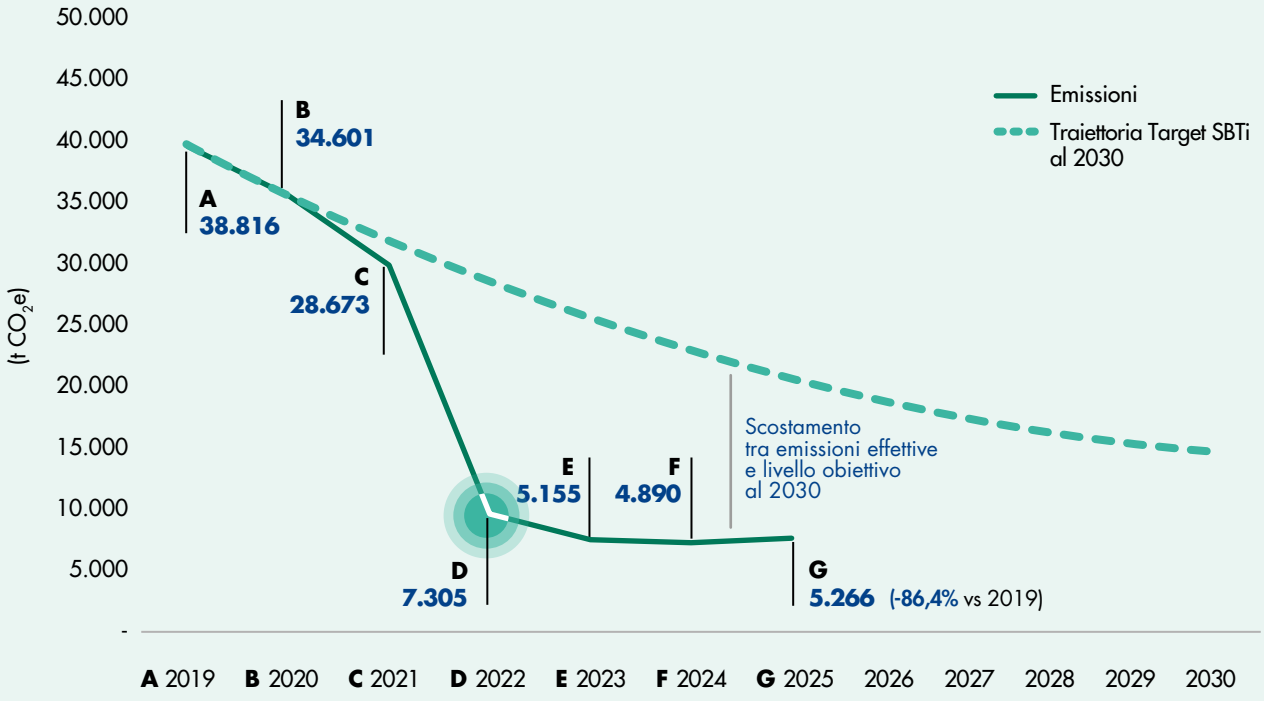
Nell'ambito del nuovo Piano di Sostenibilità 2025-2029 il Gruppo ENAV ha definito un target climatico che prevede una riduzione del 92% delle emissioni scope 1 e scope 2 rispetto alla baseline del 2019, aumentando il livello di ambizione rispetto ai precedenti obiettivi. Ciò si inserisce nel quadro delle traiettorie di riduzione delle emissioni al 2030 e dei relativi obiettivi validati da Science Based Target Initiative nel 2021. Allo stato attuale, tali obiettivi prevedono: una riduzione di almeno il 70% delle emissioni scope 1 e scope 2 (secondo la metodologia *market-based*) rispetto al 2019; una riduzione di almeno il 13,5% delle emissioni scope 3 nelle categorie "*capital goods*", "*fuel and energy-related activities*" e "*employee commuting*". Con riferimento a tali obiettivi, nel periodo di rendicontazione si registra una riduzione dell'86,4% delle emissioni scope 1 e scope 2 rispetto alla baseline 2019. Tuttavia, rispetto all'esercizio 2024 si registra un incremento delle stesse emissioni di circa il 7%, dovuto principalmente all'aumento dei consumi elettrici di alcuni siti operativi in ambito aeroportuale.

Le emissioni scope 3 incluse nel perimetro SBTi registrano nel periodo di rendicontazione una riduzione del 57% rispetto alla baseline 2019. Tale risultato è attribuibile all'introduzione di una metodologia di calcolo più accurata e basata su un approccio ibrido, che consente una maggiore granularità nell'attribuzione delle emissioni alle singole fonti emissive migliorando complessivamente la robustezza dell'inventario GHG del Gruppo. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "[E1-6] Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES". Nel periodo di rendicontazione le emissioni scope 3 registrano un lieve incremento, pari al 1,2%, rispetto al 2024.

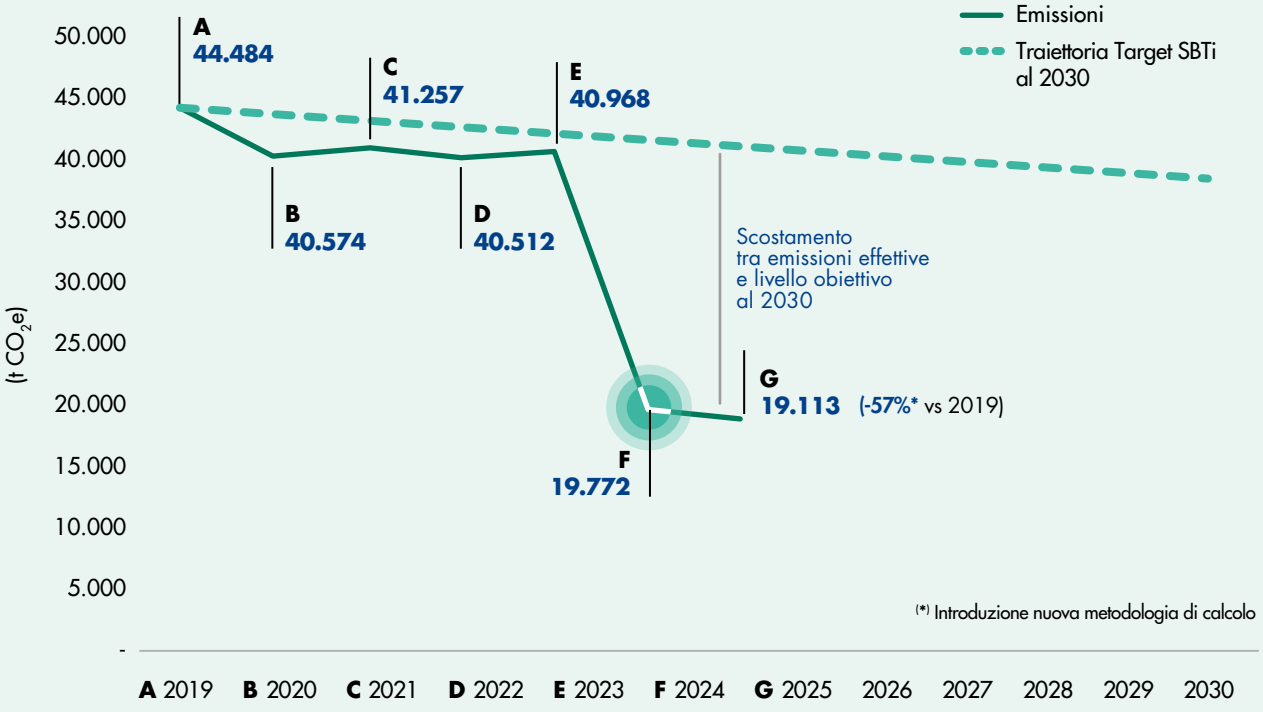
	u.m.	Anno base	Valore base	Valore 2025	Anno obiettivo	Obiettivo
Emissioni di GES Scope 1 e 2 (SBTi)	tCO_2e	2019	38.816,33	5.265,86	2030	11.644,90
Emissioni di GES Scope 1 e 2 (Piano di Sostenibilità 2025-2029)	tCO_2e	2019	38.816,33	5.265,86	2029	3.273
Emissioni di GES Scope 3 (SBTi)	tCO_2e	2019	44.484,00	19.112,62	2030	38.478,66

Il 2019 è stato utilizzato come base year di riferimento poiché rappresenta l'anno più rappresentativo delle attività operative di ENAV prima dell'impatto della pandemia da COVID-19; infatti il 2020 non è stato considerato un riferimento adeguato, poiché la riduzione del traffico aereo ha influenzato in modo significativo i consumi energetici e le relative emissioni di gas a effetto serra, rendendo i dati non confrontabili con quelli di un periodo di piena operatività. Inoltre, il Gruppo si è assicurato che la base year fosse coerente con le attività contemplate, includendo nel perimetro di analisi tutte le principali fonti di emissioni dirette e indirette (Scope 1, 2 e 3). La categoria "capital goods" comprende tutte le emissioni a monte derivanti dalla produzione di beni strumentali acquistati o acquisiti dal Gruppo (es. Sistemi ATM, reti di comunicazione); la categoria "fuel and energy-related activities" comprende le emissioni legate alla produzione di combustibili ed energia acquistati; la categoria "employee commuting" comprende le emissioni derivanti dal trasporto dei dipendenti tra il loro domicilio e il luogo di lavoro. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni, come approvati da Science Based Target initiative (SBTi), sono espressi in valore assoluto.

Andamento obiettivo SBTi - Scope 1 e 2



Andamento obiettivo SBTi - Scope 3 Cat. 2, 3 e 7



Inoltre, in coerenza con il ruolo di ENAV quale fornitore di servizi di assistenza alla navigazione aerea e in linea con l'impegno messo in campo per supportare la sfida della decarbonizzazione del settore del trasporto aereo, nel Piano di Sostenibilità è previsto un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 generate dal traffico gestito, con un target di riduzione al 2029 pari al 5,7% rispetto al 2024.

E1-5 Consumo di energia e mix energetico

CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO (GRUPPO ENAV)

Consumo di energia	u.m.	2025	2024
Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone	MWh	-	-
Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi	MWh	8.980,41	9.465,31
Consumo di combustibile da gas naturale	MWh	3.399,62	4.319,12
Consumo di combustibili da altre fonti non rinnovabili	MWh	-	-
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	MWh	4.908,70	2.537,98
Consumo totale di energia da fonti fossili	**MWh**	**17.288,73**	**16.322,41**
Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia	**%**	**23,27%**	**22,13%**
Consumo da fonti nucleari	**MWh**	**243,71**	**116,81**
Quota di fonti nucleari sul consumo totale di energia	**%**	**0,33%**	**0,16%**
Consumo di combustibili per le fonti rinnovabili, compresa la biomassa	MWh	-	-
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	MWh	56.539,90	57.168,52
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	MWh	207,96	160,24
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili	**MWh**	**56.747,86**	**57.328,76**
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia	**%**	**76,40%**	**77,71%**
Consumo totale di energia	**MWh**	**74.280,30**	**73.767,98**

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 a uso promiscuo, rientranti nella categoria "Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi", sono valorizzati al 70% del totale.
L'energia elettrica acquistata con certificazione GO copre il 98% del fabbisogno elettrico del Gruppo.
Il consumo di energia proveniente da fonti nucleari è stato stimato partendo dal consumo di energia elettrica e ricalcolato utilizzando come quota percentuale (4,73% per il 2025 e 4,40% per il 2024) il Residual Mixes 2023 e 2024 del nucleare fornite dall'AIB– European Residual Mixes 2023 e 2024.
Il consumo di gasolio dei gruppi elettrogeni viene determinato moltiplicando il valore di consumo specifico medio (lt/h) associato a ciascuna unità di generazione per le ore di effettivo esercizio di ciascuna unità. L'energia elettrica autoprodotta attraverso gli impianti fotovoltaici dei siti di Genova e Brindisi è stata stimata in base alle misurazioni effettuate annualmente.

CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO (ENAV S.p.A.)

Consumo di energia	u.m.	2025	2024
Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone	MWh	-	-
Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi	MWh	6.903,68	7.442,90
Consumo di combustibile da gas naturale	MWh	2.613,46	3.396,27
Consumo di combustibili da altre fonti non rinnovabili	MWh	-	-
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	MWh	3.773,56	1.995,70
Consumo totale di energia da fonti fossili	**MWh**	**13.290,70**	**12.834,87**
Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia	**%**	**23,28%**	**22,13%**
Consumo da fonti nucleari	**MWh**	**187,35**	**91,85**
Quota di fonti nucleari sul consumo totale di energia	**%**	**0,33%**	**0,16%**
Consumo di combustibili per le fonti rinnovabili, compresa la biomassa	MWh	-	-
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	MWh	43.464,97	44.953,58
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	MWh	159,87	126,00
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili	**MWh**	**43.624,84**	**45.079,58**
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia	**%**	**76,00%**	**78,00%**
Consumo totale di energia	**MWh**	**57.102,89**	**58.006,30**

CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO (TECHNO SKY S.r.L.)

Consumo di energia	u.m.	2025	2024
Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone	MWh	-	-
Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi	MWh	1.680,69	1.652,54
Consumo di combustibile da gas naturale	MWh	636,24	754,07
Consumo di combustibili da altre fonti non rinnovabili	MWh	-	-
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	MWh	918,66	443,10
Consumo totale di energia da fonti fossili	**MWh**	**3.235,59**	**2.849,71**
Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia	**%**	**23,27%**	**22,13%**
Consumo da fonti nucleari	**MWh**	**45,61**	**20,39**
Quota di fonti nucleari sul consumo totale di energia	**%**	**0,33%**	**0,16%**
Consumo di combustibili per le fonti rinnovabili, compresa la biomassa	MWh	-	-
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	MWh	10.581,45	9.980,98
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	MWh	38,92	27,98
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili	**MWh**	**10.620,37**	**10.008,96**
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia	**%**	**76,00%**	**78,00%**
Consumo totale di energia	**MWh**	**13.901,57**	**12.879,06**

INTENSITÀ ENERGETICA RISPETTO AI RICAVI NETTI (ENAV S.p.A. E TECHNO SKY S.r.l.)

Intensità energetica rispetto ai ricavi netti	u.m.	2025	2024	Δ vs 2024
Consumo totale di energia delle attività in settori ad alto impatto climatico rispetto ai ricavi netti derivanti da tali attività	MWh/€	0,000074	0,000073	1,37%

Ricavi	u.m.	2025	2024
Ricavi netti derivanti da attività in settori ad alto impatto climatico utilizzati per calcolare l'intensità energetica	€	957.129.707	974.136.890
Ricavi netti (altro)	€	25.581.189	25.614.929
Ricavi netti totali (bilancio)	**€**	**982.710.896**	**999.751.819**

Le società del Gruppo ENAV identificate dai codici NACE definiti "settori ad alto impatto climatico" secondo il regolamento delegato (UE) 2022/1288 della Commissione Europea, sono la Capogruppo ENAV S.p.A. e la controllata Techno Sky S.r.l.
In particolare, la Capogruppo ENAV S.p.A. rientra nel codice NACE "H 52.23 – Attività dei servizi connessi al trasporto aereo", mentre la controllata Techno Sky S.r.l. rientra nel codice NACE "F 43.21.0 – Installazione di impianti elettrici ed elettronici (inclusa manutenzione e riparazione)". La suddivisione del consumo per ENAV S.p.A. e la controllata Techno Sky S.r.l. è stata effettuata utilizzando come proxy di riferimento il numero di dipendenti (3.434 per ENAV S.p.A.; 836 per Techno Sky S.r.l.). I dati relativi al fatturato utilizzati per il calcolo delle intensità energetiche sono i medesimi che vengono rappresentati nell'ambito del Bilancio Consolidato nella voce "Ricavi da contratti con clienti" del "Conto economico consolidato".

E1-6 Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES

Emissioni lorde di GES	u.m.	2025	2024	Δ vs 2024	2019 (Baseline SBTi)
Emissioni di GES di scopo 1					
Emissioni lorde di GES di scopo 1	**tCO_2e**	**2.992,64**	**3.560,95**	**-16,0%**	**4.316,00**
Percentuale di emissioni di GES di scopo 1 coperta da sistemi regolamentati di scambio di quote di emissioni	%	-	-	-	-
Emissioni di GES di scopo 2					
Emissioni lorde di GES di scopo 2 (location based)	tCO_2e	15.811,74	18.389,68	-14,0%	25.699,43
Emissioni lorde di GES di scopo 2 (market based)	**tCO_2e**	**2.273,22**	**1.328,91**	**71,1%**	**34.500,33**
Emissioni significative di GES di scopo 3					
Emissioni indirette lorde totali di GES (scopo 3)	**tCO_2e**	**29.625,79**	**29.262,21**	**1,2%**	**65.080,00**
C1: Beni e servizi acquistati	tCO_2e	8.664,40	7.186,41	20,6%	18.928
C2: Beni strumentali	tCO_2e	11.329,59	12.071,20	-6,1%	31.446
C3: Attività legate ai combustibili e all'energia (non incluse in scopo 1 o 2)	tCO_2e	1.081,87	899,77	20,2%	6.748
C4: Trasporto e distribuzione a monte	tCO_2e	55,97	53,32	5,0%	62
C5: Rifiuti generati nel corso delle operazioni	tCO_2e	5,75	2,39	140,6%	346
C6: Viaggi d'affari	tCO_2e	1.787,05	2.248,57	-20,5%	1.260
C7: Pendolarismo dei dipendenti	tCO_2e	6.701,16	6.800,55	-1,5%	6.290
Emissioni totali di GES (location based)	**tCO_2e**	**48.430,17**	**51.212,84**	**-5,4%**	**95.095,43**
Emissioni totali di GES (market based)	**tCO_2e**	**34.891,65**	**34.152,07**	**2,2%**	**103.896,33**

Nota: le emissioni scopo 1 sono state calcolate secondo la metodologia proposta da GHG Protocol, utilizzando i fattori di emissione DEFRA (Department for Environment Food & Rural Affairs) 2024 e 2025. In particolare, le emissioni scopo 1 nel 2025 sono state ripartite come segue: emissioni derivanti da combustibile per uffici e strutture (912,12 tonnellate CO_2e); emissioni derivanti da flotta auto e aerea (1.868 tonnellate CO_2e); gas refrigeranti (212,53 tonnellate CO_2e). 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. Le emissioni biogeniche di CO_2 derivanti dalla quota biogenica contenuta nel gasolio e nella benzina consumati dal Gruppo ENAV, calcolate utilizzando i fattori di emissione DEFRA 2024 e DEFRA 2025, ammontano a 54,92 tCO_2 nel 2024 e a 57,44 tCO_2 nel 2025.
Le emissioni scopo 2 relative ai consumi di energia elettrica, in conformità alle previsioni GHG Protocol ("The Greenhouse Gas Protocol: Scope 2 Guidance, 2015"), sono calcolate secondo la metodologia location-based utilizzando i fattori di emissione ISPRA 2024 e 2025, e secondo la metodologia market-based utilizzando i fattori di emissione AIB – European Residual Mixes 2023 e 2024. Il 98% dell'energia elettrica acquistata dal Gruppo ENAV proviene da fonti rinnovabili, certificate con Garanzia di Origine (GO).

Le emissioni scopo 3 sono state calcolate secondo la metodologia proposta da GHG Protocol, in conformità alle linee guida presentate nel documento "Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions, 2013". Nel corso dell'ultimo biennio, è stata avviata un'attività di revisione e aggiornamento delle metodologie adottate per la quantificazione delle emissioni scopo 3 al fine di creare le condizioni per la concreta applicazione delle leve di decarbonizzazione identificate attraverso la strategia climatica del Gruppo. L'aggiornamento metodologico ha previsto due attività principali: la prima attività ha riguardato la revisione e la verifica delle emissioni quantificate secondo le metodologie precedentemente adottate; la seconda attività ha comportato l'aggiornamento dei metodi di calcolo, adottando un approccio più dettagliato e basato sulle fonti emissive individuate. Tali criteri sono stati applicati a tutte le categorie di emissioni scopo 3 ad esclusione di "Fuel and Energy related activities" e "Upstream transport" che non hanno subito aggiornamenti metodologici. Pertanto, nella presente RCS le emissioni scopo 3 relative agli esercizi 2024 e 2025 vengono rappresentate in linea con le nuove metodologie adottate e di seguito rappresentate.

- **Categoria C1** "Beni e servizi acquistati" e **Categoria C2** "Beni strumentali":
  - è stata effettuata la revisione delle voci incluse che ha comportato l'esclusione di alcune tipologie di spese e costi, quali i costi intercompany, gli storni contabili e le spese per il welfare dei dipendenti (es. buoni pasto);
  - è stata applicata una metodologia ibrida che include: i) l'applicazione di fattori di emissione c.d. "supplier specific" in termini di tCO_2e / € speso, ove disponibili, raccolti dai report di sostenibilità dei fornitori del Gruppo ENAV; ii) l'associazione con voci estratte dal database USEPA rappresentativi per la tipologia di acquisto o costo sostenuto nel corso dell'anno di riferimento dal Gruppo ENAV. Si specifica che nel calcolo viene incluso l'intero perimetro societario del Gruppo ENAV, ovvero le società Techno Sky, IDS Air Nav e D-Flight;
- **Categoria C3** "Attività legate ai combustibili e all'energia" è stato adottato l'approccio "average data" e i fattori di emissione DEFRA 2024 e 2025, in linea con la metodologia adottata nell'ambito dei precedenti esercizi di rendicontazione;
- **Categoria C4** "Trasporto e distribuzione a monte" è stato adottato l'approccio "distance-based" e i fattori di emissione DEFRA 2024 e 2025, in linea con la metodologia adottata nell'ambito dei precedenti esercizi di rendicontazione;
- **Categoria C5** "Rifiuti generati nel corso delle operazioni":
  - sulla base della tipologia di materiale (es. batterie, oli esausti, ecc.) e alla modalità di end-of-life (es. smaltimento, recupero) sono stati applicati i relativi fattori di emissione rappresentativi estratti dal database DEFRA 2024 e 2025;
  - la classificazione tra "rifiuto pericoloso" e "rifiuto non pericoloso" non è stata applicata a causa della mancanza di dataset rappresentativi;
  - i fattori di emissione DEFRA 2024 e 2025 includono le emissioni associate alla raccolta e al trasporto dei rifiuti dalle sedi del Gruppo ENAV agli impianti di trattamento;
- **Categoria C6** "Viaggi d'affari":
  - nel calcolo vengono incluse le tratte percorse in aereo, treno o nave, espresse in km, con l'utilizzo dei fattori di emissione DEFRA 2024 e 2025;
  - la stima include le emissioni "WTT" (well-to-tank) e "TTW" (tank-to-wheel);
  - in base alle informazioni disponibili relative alle tratte percorse, sono stati adottati fattori di emissione rappresentativi per: i) classe di volo, ove disponibile (es. business, economy); ii) la distanza percorsa, distinguendo tra "short" e "long-haul"; ai viaggi effettuati in nave è stato applicato un fattore di emissione rappresentativo ("sea-ferry – average passenger");
- **Categoria C7** "Pendolarismo dei dipendenti":
  - il calcolo si basa sui risultati di un questionario interno, nell'ambito del quale sono state ricevute risposte dall'11% dei dipendenti nel 2024 e dal 14% nel 2025;
  - i trend dei risultati del questionario sono stati riproporzionati sulla popolazione totale;
  - il calcolo tiene in considerazione le modalità di trasporto, le tipologie di carburante delle auto private, le distanze effettivamente percorse con l'esclusione dei giorni di lavoro in modalità "remoto", oltre al numero di auto a uso promiscuo;
  - i fattori di emissione sono stati estratti da DEFRA 2024 e 2025.

Le categorie di emissioni scopo 3 residuali indicate da GHG Protocol, in considerazione della natura del business del Gruppo ENAV, non risultano significative in termini di impatto emissivo ai fini dell'inventario GHG del Gruppo ENAV.

INTENSITÀ DI GES RISPETTO AI RICAVI NETTI

Intensità di GES rispetto ai ricavi netti	u.m.	2025	2024	Δ vs 2024
Emissioni totali di GES (location based) rispetto ai ricavi netti	tCO_2e /€	0,000049	0,000051	-3,92%
Emissioni totali di GES (market based) rispetto ai ricavi netti	tCO_2e /€	0,000036	0,000034	5,88%

Ricavi	u.m.	2025	2024
Ricavi netti utilizzati per calcolare l'intensità di GES	€	982.710.896	999.751.819
Ricavi netti (altro)	€	-	-
Ricavi netti totali (bilancio)	**€**	**982.710.896**	**999.751.819**

I dati relativi al fatturato utilizzati per il calcolo delle intensità di GES sono i medesimi che vengono rappresentati nell'ambito del Bilancio Consolidato alla voce "Ricavi da contratti con clienti" del "Conto economico consolidato".



E1-7 Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio

Crediti di carbonio cancellati nell'anno di riferimento	u.m.	2025	2024
Totale	**tCO_2e**	**5.266**	**4.890**
Quota da progetti di assorbimento (%)	%	-	-
Quota da progetti di riduzione (%)	%	100	100

Nota: i crediti di carbonio (certificati VERRA) utilizzati per la parte di emissioni scope 1 e 2 non ancora riducibili sono collegati al progetto "Renewable energy hydro India", che prevede la realizzazione di una centrale idroelettrica ad acqua fluente da 300 MW, il cui principale obiettivo è la fornitura di energia rinnovabile alle comunità locali di Kuppa, in Kinnaur District Himachal Pradesh, in India.
Il Gruppo ENAV dispone di un magazzino di crediti di carbonio pari a 1.383 unità, che verrà ampliato nel corso del 2026 per garantire le future cancellazioni, al fine di compensare le emissioni di tipo Scope 1 e Scope 2. La quantità totale di crediti di carbonio al di fuori della catena del valore dell'impresa sarà determinata in base agli andamenti dei consumi energetici durante l'anno. Attualmente, non sono presenti accordi contrattuali esistenti per la cancellazione futura di crediti, ma la pianificazione delle cancellazioni avverrà in funzione delle necessità di compensazione delle emissioni aziendali.



III Informazioni Sociali

S1 Informazioni relative alla forza lavoro propria

S1-SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

4.467
DIPENDENTI IN ORGANICO DEL GRUPPO ENAV

Le persone del Gruppo ENAV rappresentano un fattore chiave per disegnare il cielo del futuro. Grazie alla dedizione e alla professionalità delle proprie persone, ENAV è in grado di fornire servizi di altissima qualità per il trasporto aereo nazionale e internazionale. Anche per questo il Gruppo ENAV si impegna nella creazione di un ambiente di lavoro sicuro e inclusivo, in cui ogni persona possa sentirsi protetta e coinvolta. L'organico del Gruppo ENAV, composto da 4.467 dipendenti, è principalmente formato dai Controllori del Traffico Aereo (CTA), che rappresentano la quota più ampia della popolazione aziendale, Flight Information Service Officer (FISO), operatori dei servizi meteo, gli operatori di radiomisure, informatici, tecnici, operai e personale amministrativo. Tra i non dipendenti rientrano i tirocinanti e gli studenti dell'Academy ENAV di Forlì. L'intera forza lavoro è inclusa nell'informativa fornita attraverso la presente RCS e nell'analisi di doppia materialità, che ha consentito di identificare IRO connessi ai dipendenti del Gruppo ENAV e relativi agli ambiti della salute e sicurezza sul lavoro e della formazione e sviluppo delle competenze.

In particolare, le attività connesse alla gestione e alla manutenzione dell'infrastruttura fisica e tecnologica del Gruppo, eseguite principalmente dalla società Techno Sky, comportano in termini di salute e sicurezza sul lavoro sia un impatto sui dipendenti sia un rischio reputazionale e connesso a eventuali sanzioni. Pertanto, il personale coinvolto in tali attività risulta maggiormente interessato, sebbene entrambi gli IRO siano stati valutati con riferimento a tutta la popolazione aziendale. Inoltre, il personale operativo di ENAV opera quotidianamente presso siti sensibili come le torri di controllo, gli aeroporti e gli ACC (*Area Control Centre*). In tali contesti, si rileva un rischio di sicurezza fisica causato da eventuali attacchi esterni con potenziali effetti negativi sul personale impiegato da ENAV; pertanto, il personale in servizio presso tali siti risulta maggiormente interessato, sebbene il rischio sia stato valutato con riferimento a tutta la popolazione aziendale.

Considerata la rilevanza strategica del capitale umano per il raggiungimento degli obiettivi strategici del Gruppo, anche con riferimento a quelli commerciali riferiti al mercato non regolamentato, è stato rafforzato il focus sulle iniziative connesse alla formazione e allo sviluppo delle competenze necessarie per garantire, nel medio periodo, l'adeguatezza dei profili del personale tecnico delle società Techno Sky e IDS AirNav e del personale amministrativo di ENAV. Ciò anche attraverso specifiche iniziative previste dal Piano Industriale 2025-2029, come i progetti di collaborazione con alcuni atenei del sud Italia, finalizzati alla formazione e all'inserimento di nuovi talenti in organico, con particolare riferimento ai profili tecnici. È opportuno specificare che il rischio di non completo allineamento tra le competenze necessarie e quelle disponibili, e le azioni conseguenti sopra descritte, non riguardano il personale di ENAV impiegato nei servizi connessi alla navigazione aerea, per i quali sono necessarie specifiche certificazioni professionali rilasciate da enti esterni. Infine, l'impegno profuso dal Gruppo per lo sviluppo delle competenze interne rappresenta un impatto positivo potenziale poiché i programmi formativi consentono al personale in organico di sviluppare e consolidare competenze, sia tecniche che trasversali, in un settore altamente specializzato. In generale, il capitale intellettuale rappresenta uno degli input fondamentali per l'operatività del Gruppo e, in tal senso, le attività e i programmi

di formazione interni assumono particolare rilevanza. Infatti, il Piano Industriale 2025-2029 prevede specifiche iniziative in tale ambito, come i percorsi di evoluzione professionale orientati allo sviluppo di nuove competenze digitali all'interno della forza lavoro per abilitare, a titolo meramente esemplificativo, l'*insourcing* di alcune attività di manutenzione altamente specializzate relative alle piattaforme ATM.

		Catena del valore			Orizzonte temporale		
Descrizione impatto, rischio e opportunità (IRO)	**Dettaglio IRO**	**Upstream**	**Operations**	**Downstream**	**Short term**	**Medium term**	**Long term**
Infortuni e malattie sul lavoro dei dipendenti del Gruppo ENAV	⊖		●		●		
Potenziali incidenti di salute e sicurezza dei dipendenti del Gruppo ENAV	⚠		●		●		
Compromissione della sicurezza fisica dei dipendenti causata da attacchi esterni	⚠		●			●	
Adeguatezza delle competenze tecniche impiegate sul mercato terzo	⚠		●			●	
Formazione e sviluppo delle competenze dei dipendenti del Gruppo ENAV	⊕		●			●	

Impatto positivo ⊕ Impatto negativo ⊖ Rischio ⚠ Opportunità

Adeguatezza e sviluppo delle competenze

S1-1 Politiche relative alla forza lavoro propria

La gestione e lo sviluppo delle competenze rappresenta per il Gruppo ENAV un aspetto fondamentale anche per il raggiungimento degli obiettivi commerciali sul mercato non regolamentato. In particolare, il piano di sviluppo per l'espansione su tale mercato prevede il rafforzamento della capacità commerciale e di delivery per le attuali attività *core* di mercato non regolamentato (es. licenze e software, servizi tecnici e d'ingegneria, consulenze aeronautiche), l'ottimizzazione e lo sviluppo di altri business per valorizzare le competenze distintive del Gruppo ENAV e diversificare il portafoglio di attività (es. piattaforme dedicate ai servizi per i droni, formazione, radiomisure, servizi meteo).
Il Codice Etico e la Politica di Sostenibilità riservano particolare attenzione agli aspetti connessi alla formazione del personale in organico e dei dipendenti neoassunti, che sono integrati nel più ampio sistema di gestione delle risorse umane. In tale ambito, vengono presi in considerazione i driver strategici a livello di Gruppo e i fabbisogni formativi espressi dal management per offrire percorsi di aggiornamento e sviluppo delle competenze in linea con le aspettative del personale.
La responsabilità per l'attuazione delle politiche in tale ambito è attribuita all'Alta Direzione e l'ambito di applicazione delle stesse riguarda le operazioni dirette del Gruppo ENAV.

S1-2 Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria in merito agli impatti

361.202
ORE DI FORMAZIONE NEL 2025

Il coinvolgimento dei lavoratori nei processi di sviluppo delle competenze è garantito attraverso una struttura organizzativa dedicata, che presidia in modo sistematico l'analisi dei fabbisogni formativi e di crescita professionale a livello di Gruppo. Su questa base, annualmente viene elaborato un piano di formazione rivolto ai profili tecnici e amministrativi delle società del Gruppo ENAV che prevede iniziative di formazione continua, anche attraverso risorse e piattaforme esterne. Tali iniziative sono finalizzate a: i) mantenere aggiornata l'expertise professionale; ii) consentire l'ottenimento dei crediti necessari per gli albi professionali; iii) aggiornare le competenze di *software design* e *system management* in linea con i più alti standard di security disponibili sul mercato. In particolare, il piano annuale della formazione viene elaborato in base ai risultati di una specifica attività di *stakeholder engagement* interna che consente di raccogliere gli input derivanti dalle esigenze espresse dal management, dai processi di *change management*, dalle policy aziendali e dal processo di *performance management*, nonché dai fabbisogni derivanti dai processi di *recruiting*. A completamento di tale processo, il Gruppo svolge specifiche attività di valutazione finalizzate a verificare l'effettivo raggiungimento degli obiettivi formativi, misurandone l'efficacia e raccogliendo un riscontro strutturato sul livello di gradimento dei percorsi formativi erogati.
In generale, sono presenti presidi organizzativi interni (es. HR Business Partner di ENAV e delle società del Gruppo) che assicurano l'esistenza di canali formali per esprimere esigenze connesse a qualsiasi aspetto riguardante la forza lavoro del Gruppo.

S1-4 Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

Nel quadro delle iniziative orientate a rafforzare il posizionamento come leader tecnologico del settore, il Gruppo ENAV è impegnato nello sviluppo delle competenze interne, anche in risposta ai cambiamenti connessi alla transizione industriale e all'evoluzione tecnologica del comparto. In tale contesto, nel periodo di rendicontazione è stato avviato un ampio programma di upskilling e reskilling digitale della durata di cinque anni. Il programma propone un focus specifico sull'adozione di strumenti basati su tecnologie di intelligenza artificiale e altri percorsi formativi erogati in modalità sincrona e asincrona con l'obiettivo di garantire un costante aggiornamento tecnico e favorire lo sviluppo di competenze in coerenza con l'evoluzione dei contesti operativi e normativi. Tali iniziative riguardano le operazioni dirette del Gruppo e si inseriscono nel quadro del Piano Industriale e del Piano di Sostenibilità 2025-2029, che riconoscono il rafforzamento delle competenze interne al Gruppo come leva abilitante per il conseguimento degli obiettivi strategici, industriali e di sostenibilità in coerenza con le trasformazioni tecnologiche e le esigenze del settore. L'importanza strategica della formazione e dello sviluppo delle competenze è testimoniata anche dall'inclusione nella politica di remunerazione di un obiettivo relativo alla realizzazione di un programma di sviluppo delle competenze digitali (si veda paragrafo "[GOV-3] Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione").

S1-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Nell'ambito della più ampia gestione del personale, il Gruppo ENAV ha adottato processi ricorrenti di definizione e verifica degli obiettivi prettamente di natura qualitativa connessi alla formazione e ai percorsi di sviluppo. Pur in assenza di obiettivi misurabili e divulgabili in

conformità alle richieste degli ESRS, il Gruppo monitora l'efficacia di politiche e iniziative in tale ambito attraverso processi interni di valutazione che si svolgono su base annuale e infrannuale e prevedono la condivisione interna dei risultati.

Sicurezza fisica del personale

S1-1 Politiche relative alla forza lavoro propria

Gli aspetti relativi alla sicurezza, intesa nella sua più ampia estensione, rappresentano elementi centrali nel Gruppo ENAV, che gestisce infrastrutture e asset critici per l'erogazione di servizio essenziale. Anche per questo, il Gruppo si è dotato di un *Security Management System* (di seguito anche "SecMS"), conforme alla regolamentazione comunitaria e nazionale, che assicura la sicurezza delle infrastrutture, degli asset, del personale, dei dati e delle informazioni che riceve, produce o utilizza. Nell'ambito del SecMS, è stata definita una *Security Policy* che indirizza a livello strategico le attività finalizzate alla tutela e alla protezione del patrimonio aziendale da qualsiasi minaccia, interna ed esterna, intenzionale o accidentale. Il SecMS, pertanto, traduce i princìpi stabiliti nella *Security Policy* in azioni concrete, assicurando la protezione adeguata e il rispetto delle normative in tutte le aree critiche e comprende l'insieme delle misure tecniche e organizzative adottate per prevenire e mitigare gli effetti di atti di interferenza illecita nella fornitura dei servizi di navigazione aerea e di proteggere e tutelare il patrimonio informativo aziendale, che ha diretti riflessi nell'attività istituzionale di ENAV quale fornitore di un servizio essenziale.
L'Alta Direzione di ENAV si impegna nello sviluppo e nella continua attuazione del SecMS, come parte integrante dei processi aziendali e nel miglioramento continuo della sua efficacia. In particolare, l'Alta Direzione è responsabile della definizione della *Security Policy* e degli obiettivi strategici per la security e assicura la disponibilità delle risorse necessarie all'implementazione e al mantenimento del sistema.

Inoltre, l'Alta Direzione è impegnata nella promozione del miglioramento continuo fornendo guida e sostegno ai pertinenti ruoli gestionali e a tutto il personale per contribuire all'efficacia del sistema. In particolare, viene garantito lo sviluppo ed il mantenimento del *Security Management System* secondo quanto previsto dalla regolamentazione in materia di *Single European Sky* e dagli specifici standard di settore. Le strutture organizzative preposte alla gestione degli aspetti security-related assicurano, inoltre, la sicurezza delle infrastrutture fisiche, dei sistemi tecnologici, delle reti, delle informazioni e dei materiali classificati, nonché del personale da interferenze illecite o atti dolosi, garantendo l'attuazione della *Security Policy*, nonché i processi di sicurezza delle informazioni secondo i requisiti imposti dalla regolamentazione europea. In particolare, la Security Policy viene comunicata a tutti i livelli aziendali attraverso la sua pubblicazione sulla intranet aziendale, mentre la sua comprensione e condivisione è raggiunta sia attraverso la documentazione inerente il SecMS sia attraverso mirate attività formative. Il perimetro di applicazione del SecMS comprende tutti i servizi e le Strutture Organizzative del Gruppo ENAV.

S1-4 Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

La gestione della sicurezza fisica riveste un ruolo fondamentale per il Gruppo ENAV, poiché mira a prevenire qualsiasi indebita interferenza nella fornitura dei servizi e a proteggere la vita e l'incolumità del personale. Pertanto, gli interventi e le attività di seguito descritte riguardano le operazioni dirette del Gruppo. In base a processi e attività ricorrenti che si inseriscono nel più ampio quadro del SecMS, vengono adottate misure finalizzate ad assicurare la sicurezza degli impianti e del personale, garantendo la continuità operativa e la protezione delle infrastrutture critiche. Tali processi vengono effettuati con frequenza almeno annuale ed eventuali riesami straordinari, qualora necessari, possono essere richiesti.

Un aspetto essenziale della sicurezza fisica riguarda la tutela del personale impegnato in attività esterne, in particolare nelle missioni all'estero (c.d. "*travel security*"). A tal proposito, il Gruppo attua un'analisi preventiva dei rischi e fornisce un'adeguata formazione e informazione continua, affinché i dipendenti operino costantemente in condizioni di sicurezza, anche al di fuori delle sedi aziendali. Inoltre, sono previste azioni di recovery nel caso in cui i livelli di rischio subiscano variazioni inaccettabili, assicurando così una gestione tempestiva e mirata delle criticità. Parallelamente, il Gruppo implementa misure specifiche per garantire la security anche nelle relazioni con terze parti, vincolandole contrattualmente al

rispetto di standard di sicurezza elevati. Ciò si applica sia alle aziende coinvolte nell'esecuzione di lavori e nella fornitura di prodotti e servizi strategici, sia ai destinatari dei servizi commerciali offerti dal Gruppo.
Infine, un elemento chiave della strategia di sicurezza è rappresentato dal coordinamento costante con le autorità civili e militari competenti. Questo approccio integrato permette di garantire la sicurezza di impianti e personale, rafforzando la capacità di prevenire, contenere e mitigare eventuali effetti pregiudizievoli sulla continuità operativa e sul patrimonio aziendale. L'azione delle strutture organizzative preposte assicura, per l'intero gruppo ENAV, la sicurezza delle infrastrutture fisiche e del personale, contro interferenze illecite o atti dolosi, ed è indirizzata su più fronti:

- attività di survey per verificare la corretta applicazione della security policy;
- formazione degli operatori incaricati della sicurezza fisica (guardie particolari giurate) in relazione all'applicazione dei contratti di vigilanza con primari istituti nazionali;
- gestione della vigilanza fissa, ispettiva e pronto intervento che si articola attraverso la struttura SOC-PA (Security Operation Center – Physical Assurance) e i 7 Regional dislocati nel territorio italiano;
- mantenimento della piena efficienza degli impianti di security sul territorio nazionale;
- sopralluoghi ai fini delle valutazioni di rischio per l'implementazione di nuovi impianti di sicurezza.

Di fronte agli sviluppi complessi degli scenari internazionali, e delle relative instabilità, anche l'attività di *travel security* è oggetto di coordinamento costante, curando i rapporti con le autorità nazionali e internazionali per la tutela del personale in missione all'estero.
Il processo di gestione del rischio adottato nell'ambito del SecMS aziendale è finalizzato a:

- l'individuazione delle cause di possibili situazioni che possono rappresentare un pericolo per la security di ENAV ed in particolare un pericolo: a) per la sicurezza degli impianti e del personale, in modo da prevenire atti di interferenza illecita nella fornitura dei servizi ANS; b) delle informazioni che ENAV riceve, produce o utilizza;
- evidenziare i livelli di rischio associati a ciascuna situazione di pericolo;
- fornire le indicazioni atte a pianificare gli interventi e le contromisure di sicurezza necessarie alla riduzione del rischio a livelli ritenuti accettabili per ENAV.

S1-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Il Gruppo ENAV ha stabilito un processo annuale per la definizione e la revisione degli obiettivi relativi al SecMS, allineandoli alla *Security Policy* dell'organizzazione. Durante il riesame annuale, vengono pianificate le azioni necessarie per il raggiungimento di tali obiettivi e vengono definiti degli indicatori per verificare il livello di raggiungimento. In questo contesto, pur in assenza di obiettivi misurabili e divulgabili in conformità alle richieste degli ESRS, i processi consolidati e integrati nelle funzioni responsabili quotidianamente del rispetto delle politiche di security consentono il monitoraggio dell'efficacia della politica aziendale e delle iniziative in tale ambito; gli aspetti legati alla security e alla forza lavoro propria sono affrontati in modo continuo attraverso il SecMS implementato.

Salute e sicurezza sul lavoro

S1-1 Politiche relative alla forza lavoro propria

Il Gruppo ENAV, in linea con la propria politica aziendale, pone da sempre grande attenzione alle garanzie di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro (SSL) per il proprio personale e verso le terze parti interessate e si impegna costantemente a promuovere un ambiente di lavoro sano e sicuro. Questo impegno si concretizza nella valutazione continua dei rischi e nell'adozione di adeguate misure di sicurezza, tra cui attività di prevenzione, formazione e sensibilizzazione per diffondere la cultura della sicurezza e promuovere comportamenti responsabili.

Nel rispetto della normativa italiana di cui al D. Lgs. 81/08 e s.m.i., con l'obiettivo di perseguire gli obiettivi strategici identificati all'interno della *Health and Safety Policy* di Gruppo e nell'ottica di un miglioramento continuo delle prestazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro, le società italiane del Gruppo ENAV (ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-flight) hanno adottato ognuna un Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) ognuno certificato secondo la norma ISO 45001:2018 con alcune procedure applicabili trasversalmente a tutte le società del Gruppo ed altre applicabili verticalmente alla singola società.
Il rispetto della normativa in materia SSL riguarda nel complesso tutto il personale appartenente al Gruppo, permanente e temporaneo, con profilo manageriale e non (anche durante lo svolgimento di attività lavorative all'estero). Questo sistema, parte integrante della gestione aziendale, è strutturato per garantire il miglioramento continuo delle prestazioni in materia SSL ed ha lo scopo di:

- eliminare o ridurre i rischi per 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;
- migliorare con continuità le prestazioni in materia di SSL.

Il Gruppo ENAV per la complessità e numerosità delle sue sedi, ha definito ruoli, responsabilità e delegati di funzioni, per una gestione efficace di salute e sicurezza sul lavoro. Così come previsto dalla normativa per le società del Gruppo sono state istituite strutture e figure competenti adeguatamente formate sulla tematica (es. Responsabile del servizio di prevenzione e protezione (RSPP), Addetti al servizio di prevenzione e protezione (ASPP), Delegati e sub-Delegati di funzioni del Datore di lavoro, Dirigenti e Preposti). I compiti principali sono quello di:

- garantire la compliance alla normativa applicabile (D.lgs. 81/08 e s.m.i.) e l'applicazione delle procedure SGSSL;
- assicurare che il SGSSL sia definito, implementato e mantenuto in conformità alla norma ISO 45001:2018;
- assicurare che la reportistica relativa alle prestazioni del SGSSL siano presentati al Datore di lavoro come elementi di input per il riesame della direzione al fine di definire gli elementi di output finalizzati al miglioramento continuo dello stesso SGSSL anche grazie all'impegno costante dell'Alta Direzione.

Le attività sviluppate dall'Alta Direzione sono definite nella Health and Safety Policy e riguardano, oltre la diffusione e il riesame della stessa, anche la promozione, la condivisione e la comprensione di quanto riportato da parte di tutto il Gruppo.
Il Gruppo ENAV ha adottato anche standard nazionali come la UNI/PdR 125:2022 - Linee guida sul sistema di gestione per la parità di genere, che evidenzia l'impegno per la parità di genere e i benefici che ne derivano. Nelle linee guida della certificazione si parla di "attività di prevenzione di ogni forma di abuso fisico, verbale, digitale (molestia) sui luoghi di lavoro"; in particolare il Gruppo è tenuto a individuare i pericoli ed a valutare i relativi rischi correlati alle suddette attività anche ai fini della salute e sicurezza sul luogo di lavoro; pertanto, per quanto sopra, la suddetta tematica è stata trattata ed integrata nei documenti di valutazione rischi (DVR) delle aziende italiane del Gruppo ENAV.

S1-2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

Le modalità di comunicazione, partecipazione e consultazione interna ed esterna al Gruppo vengono definite in un'apposita procedura. La partecipazione dei lavoratori e la consultazione degli stessi in materia di salute e sicurezza del lavoro, garantita dal Datore di Lavoro congiuntamente ai delegati, sub delegati e ai dirigenti antiinfortunistici, è resa possibile attraverso il coinvolgimento dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). Le comunicazioni provenienti dai lavoratori sono inviate con i canali descritti nella suddetta procedura.
Annualmente sono tenute delle riunioni periodiche (ai sensi dell'art. 35 D.Lgs. 81/08 e s.m.i.). Inoltre, la consultazione dei RLS avviene in occasione dell'aggiornamento della valutazione dei rischi e di eventuali nuove nomine coinvolte nella gestione della salute e sicurezza aziendale. È cura del RLS dare informazione degli esiti della suddetta riunione ai lavoratori.
La procedura di riferimento definisce anche le modalità di partecipazione dei lavoratori; in particolare le modalità di coinvolgimento dei RLS consistono principalmente in:

- riunioni periodiche annuali a cui partecipano;
- consultazione in occasione dell'aggiornamento del DVR.

S1-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

Nell'ambito del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) il Gruppo si impegna a monitorare costantemente le proprie performance attraverso un sistema integrato di misure qualitative e quantitative, sia proattive che reattive, descritte nelle relative procedure, con l'obiettivo di migliorare continuamente la salute e la sicurezza sul lavoro. La gestione degli accadimenti pericolosi (es. infortuni e malattie, near miss, comportamenti pericolosi, ecc.) è presidiata attraverso processi di segnalazione, registrazione ed analisi degli stessi e si applica sia per le attività lavorative svolte dalla forza lavoro propria sia per quelle svolte da terzi nei luoghi di lavoro del Gruppo. A seguito dei suddetti eventi viene effettuata l'analisi dei trend degli accadimenti pericolosi che costituiscono elemento in ingresso al Riesame del SGSSL, alle riunioni periodiche ex. art.35 D. Lgs.81/08 e s.m.i. e al processo di identificazione pericoli e valutazione rischi e rappresentano uno strumento essenziale per un continuo miglioramento.
Oltre, quindi, ad assicurarsi che le informazioni relative al SGSSL siano comunicate in modo sistematico e ufficiale alle parti interessate rilevanti interne ed esterne, l'azienda pone particolare attenzione all'ascolto delle esigenze e delle preoccupazioni dei lavoratori propri e nella catena del valore, mettendo a disposizione diversi canali di comunicazione che vengono identificati nelle procedure di riferimento. Periodicamente vengono effettuate delle survey a campione su tematiche specifiche in materia di salute e sicurezza, per sensibilizzare i lavoratori su aspetti che riguardano anche i canali messi a disposizione in materia.
La partecipazione dei lavoratori e la consultazione degli stessi in materia di salute e sicurezza del lavoro è resa possibile attraverso il coinvolgimento dei RLS. Ogni lavoratore che riscontri un near miss/comportamento pericoloso può inviare segnalazione, anche tramite la compilazione di un report, alla casella mail dedicata oppure si può rivolgere al RLS per veicolare la stessa o per avere indicazioni sull'iter da seguire. Le comunicazioni provenienti dai lavoratori sono inviate con i canali descritti nella apposita procedura. Eventuali esposti agli Organismi di Vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro vengono prontamente evasi e gestiti con il supporto della Struttura competente. La Struttura, periodicamente, valuta le performance SSL misurando appositi indicatori con i dati provenienti dai Delegati di funzioni e quelli in suo possesso. Qualora i risultati non raggiungessero gli obiettivi prefissati, ne vengono analizzate le cause, eventualmente con il supporto delle figure preposte competenti, ai fini della definizione delle azioni correttive. I risultati di tale analisi confluiscono nel Riesame della Direzione. Le procedure di riferimento descrivono il processo di pianificazione e monitoraggio degli obiettivi di salute e sicurezza, i programmi per il raggiungimento di tali obiettivi e le azioni di miglioramento stabilite in sede di riesame.

S1-4 Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

Gli interventi e le attività di seguito descritte riguardano le operazioni del Gruppo e si inseriscono nel più ampio quadro del SGSSL. In tale ambito, in base a processi ricorrenti ed eseguiti su base almeno annuale, vengono identificati e valutati i rischi e le misure di mitigazione, applicate a tutte le attività ordinarie e straordinarie svolte dai lavoratori del Gruppo ENAV. A valle della valutazione dei rischi contenuta in apposito documento (Documento di Valutazione dei Rischi - DVR) è definito il programma di miglioramento contenente le azioni ritenute opportune per garantire il miglioramento, nel tempo, dei livelli di sicurezza in azienda. La Struttura organizzativa preposta alla gestione degli aspetti health and safety-related confronta i rischi identificati e analizzati con i criteri del documento "Metodologia e criteri di valutazione dei rischi" e, per i non conformi ai criteri, ne definisce raccomandazioni per la riduzione e il miglioramento della sicurezza e salute, eliminando i pericoli ove possibile, e riducendo sia la probabilità di accadimento che la potenziale gravità di un danno, eventualmente anche con l'adozione di dispositivi di protezione individuale (DPI).
I rischi individuati anche nell'analisi di materialità relativamente alle tematiche di Salute e Sicurezza, così come tutti gli altri, vengono gestiti pianificando le azioni appropriate nell'ambito delle responsabilità definite nell'apparato di procure/deleghe HSE tra le quali:

- garantire che tutti i dipendenti, nell'ambito della propria mansione, siano costantemente informati, formati ed addestrati per operare con piena consapevolezza dei rischi connessi con le attività, in condizioni operative ordinarie e di emergenza, assicurandone il controllo mediante piani adeguati;
- effettuare monitoraggi ambientali;

- assicurare lo svolgimento di analisi tempestive nei casi di incidenti, di mancati incidenti (near miss) e di situazioni che espongono ad un rischio per la salute e sicurezza sul lavoro;
- assicurare che gli impianti/sistemi, le attrezzature e i luoghi di lavoro siano mantenuti costantemente conformi alle normative vigenti;
- garantire il rispetto degli adempimenti previsti dalla normativa vigente nel caso di affidamento di lavori, servizi e forniture;
- eliminare o ridurre i rischi per i lavoratori e per le altre parti interessate che potrebbero essere esposti ai pericoli per la Salute e Sicurezza sul lavoro associati alle proprie attività;
- migliorare con continuità le prestazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Il Gruppo ENAV assicura, in tal senso, la definizione di adeguati programmi per il raggiungimento degli obiettivi che si è prefissata e che contengono:

- l'indicazione delle responsabilità per il raggiungimento degli obiettivi;
- i tempi entro i quali gli obiettivi devono essere raggiunti;
- le risorse assegnate;
- indicatori per il loro monitoraggio;
- l'indicazione delle responsabilità per il raggiungimento degli obiettivi;
- i tempi entro i quali gli obiettivi devono essere raggiunti;
- le risorse assegnate;
- indicatori per il loro monitoraggio.

Come previsto nel D.Lgs. 81/08 e s.m.i, l'Azienda, mediante delibera del Consiglio di Amministrazione, assicura la disponibilità delle risorse essenziali (risorse umane e competenze specialistiche, infrastrutture organizzative, risorse tecniche e finanziarie) al fine di stabilire, attuare, mantenere vivo e migliorare il SGSSL certificato secondo lo standard ISO 45001:2008. In particolar modo le risorse finanziarie sono inserite nella pianificazione annuale economica, finanziaria e patrimoniale dell'Azienda come descritto nelle procedure vigenti in materia. L'esigenza viene definita dalla Struttura SSL che si interfaccia con le strutture competenti al fine di individuare le risorse necessarie al mantenimento della compliance per la parte di specifica competenza.

S1-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Periodicamente viene effettuato il Riesame della direzione al fine di valutare le prestazioni del SGSSL ed eventualmente adeguare i contenuti della politica della salute e sicurezza sul lavoro. Le principali azioni di miglioramento scaturite dall'ultimo riesame hanno riguardato l'aggiornamento dell'apparato procedurale, di ulteriori Istruzioni di Controllo Operativo, valutazione approfondita del rischio stress lavoro-correlato e rafforzamento dell'articolazione territoriale della Struttura Organizzativa Health and Safety. In tale ambito, pur in assenza di obiettivi misurabili e divulgabili in conformità alle richieste degli ESRS, il Gruppo ENAV ha adottato un processo annuale di definizione e verifica degli obiettivi prettamente di natura qualitativa connessi alla tutela della salute e sicurezza sul lavoro che consente di monitorare l'efficacia e l'adeguatezza della politica e del modello di gestione implementato.

S1-6 Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa

CARATTERISTICHE DEI DIPENDENTI (HEADCOUNT GENERE E AREA GEOGRAFICA)

Dipendenti	Genere	2025	2024	Δ vs 2024
Numero totale dei dipendenti	Uomo	3.552	3.476	2,19%
	Donna	915	900	1,67%
	Non segnalato	-	-	-
	Altro	-	-	-
Numero totale dei dipendenti		**4.467**	**4.376**	**2,08%**
Dipendenti	**Paese**			
Dipendenti in paesi con 50 o più dipendenti che rappresentano almeno il 10% del numero totale dei dipendenti	Italia	4.467	4.376	2,08%
Numero totale di dipendenti nei paesi con 50 o più dipendenti		**4.467**	**4.376**	**2,08%**

CARATTERISTICHE DEI DIPENDENTI (TIPOLOGIA CONTRATTUALE)

Dipendenti	Tipologia contrattuale	Genere	2025	2024	Δ vs 2024
Numero totale dei dipendenti	Contratto a tempo indeterminato	Uomo	3.546	3.474	2,07%
		Donna	914	897	1,90%
		Non segnalato	-	-	-
		Altro	-	-	-
	Contratto a tempo determinato	Uomo	6	2	200%
		Donna	1	3	-66,67%
		Non segnalato	-	-	-
		Altro	-	-	-
	Orario variabile	Uomo			
		Donna	-	-	-
		Non segnalato	-	-	-
		Altro	-	-	-
Numero totale dei dipendenti			**4.467**	**4.376**	**2,08%**
Numero totale dei dipendenti	Orario full-time	Uomo	3.545	3.469	2,19%
		Donna	901	885	1,81%
		Non segnalato	-	-	-
		Altro	-	-	-
	Orario part-time	Uomo	7	7	0%
		Donna	14	15	-6,67%
		Non segnalato	-	-	-
		Altro	-	-	-
Numero totale dei dipendenti			**4.467**	**4.376**	**2,08%**

CARATTERISTICHE DEI DIPENDENTI (TASSO TURNOVER)

Tasso turnover dei dipendenti	u.m.	2025	2024	Δ vs 2024
Numero totale di dipendenti che hanno lasciato l'impresa	n.	407	385	5,71%
Tasso di turnover	**%**	**9,11**	**8,8**	**3,52%**

Nota: il tasso di turnover è stato calcolato in base al rapporto tra il numero di dipendenti che hanno lasciato l'impresa nell'esercizio e il numero totale di dipendenti in organico nel medesimo esercizio, x 100.

S1-13 Metriche di formazione e sviluppo delle competenze

		2025					2024					
Ore di formazione (aula ed e-learning)	**u.m.**	**Uomo**	**Donna**	**Altro**	**Non segnalato**	**Totale**	**Uomo**	**Donna**	**Altro**	**Non segnalato**	**Totale**	**Δ vs 2024**
Numero totale di ore di formazione erogate	Ore	316.673	44.529	-	-	**361.202**	339.833	42.651	-	-	**382.484**	-5,56%
Numero totale di dipendenti	N°	3.552	915	-	-	**4.467**	3.476	900	-	-	**4.376**	2,08%
Ore medie di formazione erogate ai dipendenti	**Ore/ N°**	**89,15**	**48,67**	**-**	**-**	**80,86**	**97,77**	**47,39**	**-**	**-**	**87,40**	**-7,49%**

Come rappresentato nel paragrafo "[BP-2] Informativa in relazione a circostanze specifiche" della presente RCS, a partire dall'esercizio 2025, nelle metriche di formazione (ESRS S1-13) viene incluso anche l'ambito dell'addestramento operativo (c.d. "training on the job") erogato al personale della Capogruppo impiegato nei servizi di assistenza alla navigazione aerea. Tale ambito è stato precedentemente escluso nella disclosure fornita attraverso la RCS 2024 a causa di limiti tecnici riscontrati nella disaggregazione per genere tramite l'applicativo di riferimento. Per completezza informativa, si rappresenta che le ore di addestramento operativo (c.d. "training on the job") erogate risultano pari rispettivamente a 196.263 ore nel 2024 e 165.413 ore nel 2025.

Inoltre, nel periodo di rendicontazione è stata svolta un'attività di revisione dei criteri di rilevazione delle ore di formazione operativa erogate e delle relative modalità di inserimento attraverso la piattaforma utilizzata per la raccolta e il consolidamento dei dati di sostenibilità. Tale attività ha comportato la rettifica di alcuni dati forniti nella RCS 2024 in conformità alle richieste dell'ESRS S1-13, ovvero relativi al "Numero totale di ore di formazione erogate" e alle "Ore medie di formazione erogate ai dipendenti". Pertanto, rispetto a quanto pubblicato nell'ambito della RCS 2024 (164.863 ore), il numero totale di ore di formazione erogate nell'esercizio 2024 è pari a 186.220,12 ore. Conseguentemente, le ore medie di formazione erogate ai dipendenti risulta pari a 42,55 ore.

S1-14 Metriche di salute e sicurezza

	2025		2024	
	N. Dipendenti	Percentuale	N. Dipendenti	Percentuale
Percentuale di lavoratori propri coperti dal sistema di gestione della salute e della sicurezza dell'impresa in base a prescrizioni giuridiche e/o norme od orientamenti riconosciuti	4.467	100%	4.376	100%

Nota: Il sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro (SGSSL) di Gruppo, conforme allo standard ISO 45001:2018, copre tutti i lavoratori delle società italiane del Gruppo Enav (ENAV, IDS AirNav, Techno Sky e D-Flight).

Decessi		**u.m.**	**2025**	**2024**
Numero di decessi dovuti a lesioni e malattie connesse al lavoro	Lavoratori dipendenti	n.	-	-
	Altri lavoratori *		-	-
Infortuni		**u.m.**	**2025**	**2024**
Totale numero di infortuni registrabili	Lavoratori dipendenti	n.	12	4
Numero totale di ore lavorate	Lavoratori dipendenti	Ore	6.582.353	6.360.385
Tasso di infortuni registrabili	Lavoratori dipendenti	n.	1,82	0,63
Numero di casi riguardanti malattie connesse al lavoro registrabile	Lavoratori dipendenti		-	-
Numero di giornate perdute a causa di lesioni e decessi sul lavoro dovuti a infortuni sul lavoro, malattie connesse al lavoro e decessi a seguito di malattie	Lavoratori dipendenti		338	133

Nota: nel 2025 non sono insorte malattie connesse al lavoro. Nel 2024 si sono registrati due infortuni di "altri lavoratori", impiegati nei servizi di pulizia presso da sede centrale di ENAV e la sede di Ciampino, per un totale di 80 giornate perse.
* Nella categoria "Altri lavoratori" rientrano i lavoratori nella catena del valore che operano nei siti del Gruppo ENAV.

S-2 Informazioni relative ai lavoratori nella catena del valore

S2-SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Tra gli aspetti inerenti ai lavoratori nella catena del valore del Gruppo ENAV, ad esito dell'analisi di doppia materialità, è stato rilevato un potenziale impatto negativo connesso al verificarsi di condizioni che possano mettere a rischio la salute e la sicurezza dei lavoratori impiegati dalle aziende appaltatrici del Gruppo. Il verificarsi di tali condizioni potrebbe dar luogo a ulteriori effetti negativi per il Gruppo in termini di contenziosi o ritardi nell'esecuzione delle attività affidate in appalto con potenziali ripercussioni sul raggiungimento degli obiettivi strategici. In tale contesto, anche la reputazione del Gruppo ENAV e la sua attrattività potrebbero essere influenzate negativamente. L'impatto negativo potenzialmente generato sui lavoratori nella catena del valore e il rischio che ne deriva si concentrano nelle operazioni dirette del Gruppo ENAV, pur derivando dalle relazioni instaurate con i fornitori. Pertanto, nell'ambito delle relazioni commerciali, le società italiane del Gruppo ENAV assicurano la prevenzione e la mitigazione di tutti i potenziali impatti connessi alla salute e sicurezza attraverso l'applicazione dei Sistemi di Gestione Salute e Sicurezza adottati e precedentemente descritti. Inoltre, nell'ambito dell'analisi di materialità relativa all'esercizio di rendicontazione è stato rilevato un impatto positivo connesso alla formazione e allo sviluppo delle competenze del personale esterno al Gruppo ENAV. In particolare, l'erogazione di corsi e piani formativi rivolti ai soggetti esterni, come compagnie aeree, società di gestione aeroportuale e altri ANSP, favoriscono lo sviluppo delle figure professionali del settore aeronautico e la diffusione del *know-how* in un ambito fortemente interconnesso. Nel corso dell'ultimo biennio, l'offerta formativa rivolta alle figure professionali esterne è stata oggetto di un programma di digitalizzazione (c.d. "Digital Academy"), incluso nel Piano Industriale 2025-2029, che favorisce e accelera la diffusione delle competenze in ambito aeronautico. Inoltre, in ambito formativo ENAV è impegnata verso l'esterno anche attraverso specifiche iniziative di collaborazione con alcuni atenei italiani e istituti secondari di secondo grado.

		Catena del valore			Orizzonte temporale		
Descrizione impatto, rischio e opportunità (IRO)	**Dettaglio IRO**	**Upstream**	**Operations**	**Downstream**	**Short term**	**Medium term**	**Long term**
Formazione e sviluppo delle competenze del personale esterno	⊕			●		●	
Infortuni e malattie sul lavoro dei dipendenti delle ditte appaltatrici	⊖	●	●		●		
Potenziali incidenti di salute e sicurezza in attività affidate in appalto	⚠	●	●		●		

Impatto positivo ⊕ Impatto negativo ⊖ Rischio ⚠ Opportunità

Formazione e sviluppo delle competenze nella catena del valore

S2-1 Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore

Le attività di formazione rappresentano un elemento centrale nel Gruppo ENAV, che presidia l'offerta formativa destinata al mercato terzo, assicurando qualità, continuità e valore per l'evoluzione del settore. Il Gruppo rappresenta, infatti, l'unica realtà in Italia autorizzata a selezionare, formare e aggiornare i profili professionali che operano nei servizi di controllo del traffico aereo civile, quali controllori del traffico aereo, operatori FIS, meteorologi e piloti di Flight Inspection. Pur in assenza di specifiche politiche in tale ambito e in coerenza con quanto previsto dallo Statuto, che disciplina l'organizzazione e l'operatività dell'azienda e dei suoi organi, il Gruppo ENAV provvede alla formazione e all'addestramento di personale aeronautico specialistico, interno ed esterno, proprio o di terzi, nonché al rilascio delle relative abilitazioni per il personale impiegato. Inoltre, il Gruppo si è dotato di appositi strumenti normativi interni che disciplinano, tra le altre, le attività connesse alla gestione delle commesse relative ai servizi di formazione.

S2-2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti

In tale ambito, il Gruppo interagisce con una pluralità di stakeholder interni ed esterni al fine di assicurare la gestione dei processi di training operativo e tecnico, garantendo al contempo la disponibilità delle competenze necessarie al soddisfacimento dei fabbisogni di *capacity* operativa. Inoltre, attraverso specifici processi di coordinamento interno ed esterno viene assicurato il raccordo tra i requisiti formativi connessi alle attività commerciali e la gestione dell'offerta formativa a catalogo rivolta al mercato esterno. Considerate le caratteristiche di tale impatto positivo, che si colloca tra le attività a valle della catena del valore, il Gruppo non ha adottato in tale ambito uno specifico processo di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore.

S2-4 Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni

Consapevole dell'importanza dello sviluppo delle competenze, il Gruppo ENAV si avvale del Training Centre, un centro di cultura aeronautica di valenza internazionale, volto a erogare un servizi di formazione specialistica di alto livello, rispondente agli standard didattici e alle normative tecniche settoriali, nazionali e internazionali. Per aumentare la facilità di accesso alla formazione di figure tecniche (es. ATCO, manutentori, progettisti di volo) e ridurre tempi e costi operativi, nel periodo di rendicontazione ENAV ha avviato lo sviluppo di una piattaforma digitale "Digital Academy" per l'erogazione da remoto dei contenuti formativi, integrata con sessioni in presenza obbligatorie, secondo un approccio "phygital". Oltre a supportare il personale interno, la piattaforma rappresenta una leva di sviluppo sul mercato terzo per l'espansione del target di clienti in ambito nazionale e internazionale, in linea con quanto previsto dal Piano Industriale 2025-2029. Pertanto, le iniziative in tale ambito riguardano le attività a valle della catena del valore del Gruppo ENAV in un orizzonte temporale di cinque anni allineato al Piano Industriale e al Piano di Sostenibilità. Nel periodo di rendicontazione, le principali attività formative hanno riguardato le iniziative commerciali destinate ai *provider* internazionali, tra cui Qatar Civil Aviation Authority (QCAA) e SANS, il *provider* dell'Arabia Saudita, per il quale sono in corso attività di simulazione presso la National Test Facility di Ciampino finalizzate alla validazione di concetti operativi essenziali nel processo di efficientamento della gestione dello spazio aereo del cliente.
Infine, a livello di Gruppo vengono sviluppati percorsi rivolti alle università e agli istituti tecnici aeronautici, che costituiscono un bacino potenziale di futuri professionisti e favoriscono un collegamento strutturato tra il mondo accademico e le esigenze del settore.

S2-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Il Gruppo ENAV ha definito, nel quadro del Piano Industriale 2025-2029, un indirizzo strategico volto a rafforzare e orientare le attività di formazione a supporto dell'evoluzione del traffico aereo. In tale ambito, pur in assenza di obiettivi misurabili e divulgabili in conformità alle richieste degli ESRS, il Gruppo assicura il monitoraggio dell'efficacia delle iniziative strategiche attraverso processi interni di valutazione e condivisione di risultati ed eventuali azioni correttive.

Salute e sicurezza in appalto

S2-1 Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore

Il Gruppo ENAV ha adottato un Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) certificato secondo la norma ISO 45001:2018 per ciascuna società italiana del Gruppo (ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight) che prevede una valutazione continua dei rischi e l'adozione di adeguate misure di sicurezza, tra cui attività di prevenzione, formazione e sensibilizzazione per diffondere la cultura della sicurezza e promuovere comportamenti responsabili, tutelando i dipendenti e tutte le parti interessati che potrebbero essere esposte ai pericoli SSL. Per maggiori dettagli in merito al SGSSL si rimanda al paragrafo "[S1-1] Politiche relative alla forza lavoro propria (salute e sicurezza)" della presente RCS. Il Sistema riguarda infatti nel complesso tutto il personale, i lavoratori di società terze che nell'ambito degli appalti prestano la propria attività all'interno dei luoghi di lavoro del Gruppo, nonché i visitatori esterni. Inoltre, il Gruppo ha adottato un Codice di Condotta dei Fornitori che prevede il rispetto dei princìpi indicati al suo interno da parte di tutti i soggetti affidatari di appalti di servizi, forniture e lavori, nonché di subappaltatori e sub-fornitori del Gruppo ENAV. In linea con l'impegno del Gruppo verso la qualità, la sicurezza e la sostenibilità, tale Codice stabilisce i requisiti minimi basati sui principi internazionali e assicura che i fornitori del Gruppo aderiscano a elevati standard di lavoro, garantendo un trattamento equo ed eticamente rispettoso dei propri dipendenti. La responsabilità per l'attuazione delle politiche in tale ambito è attribuita all'Alta Direzione e l'ambito di applicazione delle stesse riguarda le attività a monte della catena del valore e le operazioni dirette del Gruppo ENAV.

S2-2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti

Le modalità di comunicazione, partecipazione e consultazione interna ed esterna al Gruppo vengono gestite nel rispetto di quanto previsto dalle procedure applicabili del Gruppo e ai sensi del D.Lgs. 81/08 e s.m.i.
Le interazioni avvengono principalmente secondo i principi di cooperazione e coordinamento e riguardano essenzialmente:

- gli impegni, le prestazioni in materia di sicurezza sul lavoro e le potenziali strategie per il miglioramento continuo;
- informazioni inerenti allo sviluppo del SGSSL, gli obiettivi raggiunti e i traguardi futuri;
- incidenti/infortuni (INAIL);
- comunicazioni con i fornitori inerenti i rischi correlati all'esecuzione di contratti d'appalto, d'opera o di somministrazione.

Particolare attenzione è posta proprio alla gestione della sicurezza in appalto e per i cantieri temporanei e mobili per i quali sono state redatte specifiche procedure che vengono applicate per ogni accordo, adempiendo così agli obblighi previsti dal D. Lgs.81/08 e s.m.i.
Le consultazioni avvengono con le modalità stabilite nelle suddette procedure e riguardano le comunicazioni di eventuali eventi ritenuti impattanti sulla salute e sicurezza. Le figure interne alle quali fare riferimento partecipano alla riunione di cooperazione e coordinamento. L'obiettivo è tra gli altri quello di prevenire infortuni e malattie professionali, promuovendo una cultura della sicurezza condivisa tra committente e imprese appaltatrici.
Le informazioni sui rischi specifici esistenti negli ambienti di tutti i siti ENAV, in cui può operare il personale esterno, e sulle misure di prevenzione e di emergenza adottate in azienda sono contenuti in appositi documenti (ai sensi dell'art.26 D.Lgs. 81/08 e s.m.i.) resi disponibili alle parti interessate.
Per gestire in maniera efficace la tematica, il Gruppo ENAV ha definito ruoli, responsabilità e delegati di funzioni delle strutture

aziendali previsti dalla normativa di riferimento e dagli standard adottati, che assicurano peraltro la rappresentanza dei lavoratori nella catena del valore nei processi decisionali in tale ambito. L'Alta Direzione aziendale è fortemente impegnata nello sviluppo, nella gestione e nel miglioramento continuo del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL). Tale impegno si concretizza in diverse attività definite nella "Health and Safety Policy" adottata dalle società del Gruppo.

S2-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni

L'impatto individuato come potenziale e rilevante sulla salute e sicurezza in appalto viene gestito attraverso i processi che il Gruppo ENAV ha definito sull'approvvigionamento, che assicurano la piena conformità al SGSSL.
In particolare, l'azienda ha stabilito forme di coordinamento con fornitori e appaltatori per identificare e gestire i pericoli derivanti da:

- attività degli appaltatori con impatto sul SGSSL del Gruppo ENAV, nel quale si valutano i rischi che le operazioni degli appaltatori possono generare sull'SGSSL del Gruppo ENAV;
- attività degli appaltatori con impatto sui loro stessi lavoratori, per tutelare la salute e sicurezza dei lavoratori delle aziende esterne che operano per ENAV.
- attività degli appaltatori con impatto su terzi, dove si considerano i rischi per altre parti interessate presenti nei luoghi di lavoro in cui operano gli appaltatori.

La gestione degli accadimenti pericolosi (es. infortuni e malattie, near miss, comportamenti pericolosi, ecc.) è presidiata attraverso processi di segnalazione, registrazione ed analisi degli stessi e si applica oltre che internamente anche per le attività lavorative svolte da terzi nei luoghi di lavoro del Gruppo. L'analisi dei trend degli accadimenti pericolosi è uno strumento fondamentale per identificare nuovi pericoli, valutare i rischi esistenti e aggiornare le misure di prevenzione ed è utile per valutare l'efficacia del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) ai fini dell'individuazione delle aree di miglioramento. Questa analisi costituisce un elemento di input del Riesame della direzione del SGSSL.
L'azienda pone particolare attenzione all'ascolto delle esigenze e delle preoccupazioni dei lavoratori nella catena del valore, mettendo a disposizione diversi canali di comunicazione che vengono identificati nelle procedure di riferimento. Ogni lavoratore esterno che riscontri un near miss e/o un comportamento pericoloso può inviare segnalazione, tramite la compilazione di un report, alla casella mail dedicata. Questa indicazione viene appositamente fornita durante la riunione di cooperazione e coordinamento svolta prima dell'avvio della prestazione. In generale, sono presenti presidi organizzativi interni previsti dalla normativa di riferimento e dagli standard adottati che assicurano l'esistenza di canali formali per esprimere esigenze connesse a qualsiasi aspetto riguardante la salute e sicurezza dei lavoratori. Inoltre, è presente un più ampio sistema di whistleblowing accessibile anche a soggetti esterni tramite un'apposita sezione sul sito corporate che garantisce la riservatezza dell'identità e il principio di non ritorsione del segnalante. I risultati dei processi della partecipazione e consultazione e le comunicazioni pertinenti da parte delle parti interessate esterne all'organizzazione (compresi i reclami) sono elementi eventualmente analizzati sempre nel Riesame della direzione.

S2-4 Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni

Il Gruppo ENAV ha strutturato il proprio Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro considerando attentamente diversi fattori chiave come il contesto di riferimento, le esigenze e le aspettative delle parti interessate, il campo di applicazione (che tiene conto delle diverse società del Gruppo e delle loro attività specifiche) e i rischi connessi. Gli interventi e le attività ricorrenti di seguito descritte e svolte su base almeno annuale riguardano le attività a monte della catena del valore, oltre che le operazioni del Gruppo ENAV, e si inseriscono nel più ampio quadro del SGSSL. Un'apposita procedura descrive il processo di identificazione e valutazione dei rischi legati ad aspetti health and safety-related; in particolare per le attività in appalto, rientranti nel campo di applicazione dell'art. 26 del D.Lgs. 81/08 e s.m.i., viene effettuata la valutazione del rischio da interferenza e redatto il relativo documento (es. DUVRI).
Inoltre, in linea con la norma ISO 45001:2018, viene effettuato un riesame del sistema di gestione della salute e sicurezza

sul lavoro. Questo riesame ha lo scopo di individuare le aree in cui è necessario intervenire per migliorare continuamente le prestazioni aziendali in materia di salute e sicurezza. In conformità al D.Lgs. 81/2008, l'azienda, attraverso una delibera del Consiglio di Amministrazione, assicura la disponibilità delle risorse necessarie per stabilire, attuare, mantenere attivo e migliorare il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL).

S2-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Periodicamente viene effettuato il Riesame della direzione al fine di valutare le prestazioni del SGSSL ed eventualmente adeguare i contenuti della politica della salute e sicurezza sul lavoro. L'azione principale in carico alle strutture preposte alla gestione di tali aspetti si riferisce al monitoraggio dell'attività di cooperazione e coordinamento in caso di affidamento di lavori, servizi e forniture presso i siti del Gruppo ENAV, da parte di imprese appaltatrici o lavoratori autonomi. In tale ambito, pur in assenza di obiettivi misurabili e divulgabili in conformità alle richieste degli ESRS, il Gruppo ENAV ha adottato un processo annuale di definizione e verifica degli obiettivi prettamente di natura qualitativa connessi alla tutela della salute e sicurezza sul lavoro che consente di monitorare l'efficacia e l'adeguatezza della politica e del modello di gestione implementato.

S-3 Informazioni relative alle comunità interessate

S3-SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Tra gli aspetti connessi alle comunità interessate dalle attività del Gruppo ENAV si rileva i) un potenziale impatto negativo sulle comunità generato da un'eventuale violazione delle caratteristiche di riservatezza, integrità e disponibilità delle informazioni gestite dal Gruppo ENAV; ii) un rischio direttamente connesso, appunto, alla sicurezza delle informazioni.
Considerata la natura essenziale dei servizi erogati dal Gruppo ENAV, uno degli aspetti connessi alle comunità riguarda la sicurezza delle informazioni. La tutela delle informazioni e dei sistemi informativi sono aspetti fondamentali per le attività di ENAV, che gestisce un servizio critico per la sicurezza nazionale.
In tale ambito, il potenziale impatto negativo è connesso a eventuali eventi pregiudizievoli delle caratteristiche di riservatezza, integrità e disponibilità dei dati sensibili gestiti da ENAV tali da compromettere l'erogazione dei servizi di assistenza alla navigazione aerea, con conseguenti disservizi nei confronti delle comunità. Tale impatto si concentra nelle operazioni dirette in un orizzonte temporale di breve periodo, anche considerando il recente incremento dei vettori di minaccia esterna su scala internazionale. Il verificarsi di tale impatto potrebbe dar luogo a ulteriori effetti negativi per ENAV, in termini di ricadute negative sull'operatività e sul business. Tali ricadute negative potrebbero riguardare l'esposizione a profili di responsabilità per ENAV ed eventuali danni reputazionali potenzialmente in grado di ridurre l'attrattività del Gruppo.
Inoltre, nell'ambito dell'analisi di doppia materialità relativa al periodo oggetto di rendicontazione è stato identificato anche un potenziale impatto negativo sulle comunità correlato all'elettromagnetismo. In particolare, l'erogazione dei servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS) necessari per il controllo e la gestione del traffico aereo viene assicurata attraverso l'utilizzo di strumenti e apparati che generano campi elettromagnetici di diverse entità. Nel dettaglio, l'infrastruttura fisica e tecnologica di ENAV è distribuita sull'intero territorio nazionale ed è composta da sistemi come radar, radioassistenze e sistemi di radiocomunicazione installati presso i siti aeroportuali e remoti. Ciò comporta un potenziale impatto negativo sulle comunità situate in prossimità di tali apparati, che è connesso all'eventuale superamento per ragioni di natura tecnica, dei livelli di emissione delle radiazioni non ionizzanti definiti dalla normativa di riferimento. Pertanto, tale impatto è concentrato nelle operazioni dirette e nelle fasi a valle della catena del valore del Gruppo ENAV in un orizzonte temporale di lungo periodo.
Il rispetto dei previsti limiti di emissione delle radiazioni non ionizzanti viene assicurato attraverso la conduzione di opportune valutazioni di impatto elettromagnetico in fase di progettazione, anche ai fini dell'ottenimento delle autorizzazioni da parte delle autorità competenti, sia nella fase di installazione. Successivamente, i livelli di elettromagnetismo vengono monitorati sistematicamente anche nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale del Gruppo ENAV. Si specifica che il cosiddetto *materiality score* associato a tale impatto potenziale si è attestato sul valore di 2,7, che corrisponde alla soglia stabilita per la materialità degli impatti. Come descritto nel paragrafo "Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti,

i rischi e le opportunità rilevanti (IRO-1)", si considerano "materiali" gli IRO che presentano un valore di *materiality score* superiore alla soglia di riferimento. Tuttavia, al fine di assicurare la massima trasparenza nei confronti degli stakeholder e dei fruitori della presente Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, nonché di rappresentare l'impegno in termini di politiche e iniziative messe in atto dal Gruppo, che incidono sulle valutazioni di rilevanza effettuate, è stata valutata positivamente l'opportunità di fornire in tale ambito una disclosure conforme alle richieste informative dell'ESRS tematico S3 (si veda il paragrafo "Elettromagnetismo").

		Catena del valore			Orizzonte temporale		
Descrizione impatto, rischio e opportunità (IRO)	**Dettaglio IRO**	**Upstream**	**Operations**	**Downstream**	**Short term**	**Medium term**	**Long term**
Potenziale violazione delle caratteristiche di riservatezza, integrità e disponibilità delle informazioni	⊖		●	●	●		
Rischio di sicurezza delle informazioni	⚠		●		●		

Impatto positivo ⊕ Impatto negativo ⊖ Rischio ⚠ Opportunità

Sicurezza delle informazioni

S3-1 Politiche relative alle comunità interessate

Gli aspetti relativi alla sicurezza – intesa nella sua più ampia estensione – rappresentano elementi centrali nel Gruppo ENAV, che gestisce infrastrutture e asset critici per l'erogazione di servizi essenziali. La riservatezza, l'integrità e la disponibilità delle informazioni operative e corporate sono costantemente monitorate e garantite attraverso un'architettura complessa di presidi di sicurezza fisica e logica oltre a regole e procedure interne. A ciò si aggiungono attività di formazione e sensibilizzazione del personale interno oltre al fondamentale coordinamento con le competenti Autorità civili e militari per la protezione dei dati operativi, in particolare nell'ambito del Piano Nazionale per la Protezione Cibernetica e la Sicurezza Informatica.
La sicurezza dei dati e delle informazioni costituisce un elemento essenziale nella fornitura di servizi di navigazione aerea. Pertanto, il Gruppo ENAV adotta una metodologia di gestione del rischio per la sicurezza informatica basata su approcci "risk-based" e sul concetto di "security by design". Parallelamente, il Gruppo fa leva sulle migliori tecnologie disponibili sul mercato, agendo anche sul fattore umano attraverso iniziative volte ad aumentare la consapevolezza e la conoscenza in materia di cyber security da parte del personale. Inoltre, il monitoraggio della sicurezza delle informazioni è assicurato da un presidio organizzativo dedicato, il Security Operation Center (SOC).
Nell'ambito della gestione della ICT security è stata adottata una ICT Security Policy, per regolamentare tematiche specifiche in materia e fornire agli asset owner gli indirizzi necessari per garantire la sicurezza delle tecnologie gestite, in conformità alle leggi, ai regolamenti pertinenti ed alle best practices riconosciute che costituiscono elementi di diligenza, prudenza e perizia professionale. La responsabilità per l'attuazione delle politiche aziendali in tale ambito è attribuita all'Alta Direzione e l'ambito di applicazione delle stesse riguarda le operazioni dirette del Gruppo ENAV e le attività a valle della catena del valore. Inoltre, le strutture organizzative preposte alla gestione di tali aspetti assicurano a livello di Gruppo i processi connessi alla sicurezza delle informazioni, secondo i requisiti imposti dalla regolamentazione europea sulla protezione delle informazioni e delle reti (Direttiva NIS).
Il Gruppo ENAV riconosce l'importanza della tutela della data privacy come parte integrante del proprio impegno per la protezione dei diritti umani e della sua strategia di security e, infatti, adotta politiche e misure di sicurezza volte a garantire la riservatezza, l'integrità e la protezione delle informazioni personali e sensibili, in conformità con le normative vigenti e le migliori pratiche internazionali. Relativamente alla sicurezza delle informazioni, la Capogruppo ENAV e le controllate Techno Sky e IDS AirNav hanno adottato come standard di riferimento la norma ISO 27001 "Sistemi di gestione per la sicurezza delle informazioni".

S3-2 Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti

In ambito security, ENAV si interfaccia con diversi stakeholder:

- l'Autorità Nazionale di Vigilanza (ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) e i vari policy maker (come ICAO, Unione europea, EASA, ECAC, JAA, Eurocontrol, Stato italiano) che definiscono i requisiti regolamentari che ENAV deve soddisfare;
- le organizzazioni e gli enti che operano nel settore dell'aviazione civile (compagnie aeree e società di gestione aeroportuali) con cui ENAV coopera per fornire il suo contributo alla "civil aviation security";
- altre organizzazioni esterne (Forze di Polizia, Vigili del Fuoco, Soccorso Sanitario, Protezione Civile, ecc.) con cui ENAV interagisce e coopera per garantire la protezione degli impianti, del personale e dei dati;
- i fornitori esterni che contribuiscono – in quanto partner – agli obiettivi di ENAV, accettando le politiche di sicurezza;
- la Direzione che ha il compito di definire la politica e gli obiettivi, i ruoli e le responsabilità del personale e di mettere a disposizione tutte le risorse per il SecMS;
- il personale che svolge il duplice ruolo di 'bene' da salvaguardare e di parte attiva del SecMS nel mettere in atto le politiche e i requisiti di sicurezza per raggiungere gli obiettivi prefissati.

La tematica della security è di primaria importanza per ENAV che, pertanto, coinvolge tutte le parti interessate in modo continuo e integrato nel sistema di gestione della sicurezza. Non sono previste fasi specifiche di coinvolgimento, poiché le politiche di sicurezza sono applicabili trasversalmente all'intera organizzazione e ai suoi stakeholders, e il tipo e la frequenza del coinvolgimento dipendono dalle esigenze operative e dalle normative in continua evoluzione. L'Alta Direzione, che definisce la Security Policy e gli obiettivi strategici per la sicurezza, assicura la disponibilità delle risorse necessarie per l'implementazione e il miglioramento continuo del sistema e promuove, inoltre, la collaborazione tra tutti i livelli aziendali per garantire l'efficacia complessiva del sistema di sicurezza.

S3-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

In caso di incidenti relativi alla sicurezza, vengono svolte attività specifiche per gestire l'evento in modo efficace. In primo luogo, si identificano gli elementi costitutivi dell'incidente, analizzando le cause, l'eventuale contributo del fattore umano e le condizioni di contesto che hanno favorito il manifestarsi dell'incidente. Successivamente, è previsto che vengano adottate misure per contenere l'incidente, limitando l'estensione e l'intensità dei danni. Una volta gestito l'incidente, è previsto anche che vengano attuate azioni per ripristinare la normale operatività nel minor tempo possibile. Inoltre, è previsto che vengano individuate le cause dell'incidente e messe in atto azioni correttive per prevenire il ripetersi di eventi simili, con la relativa condivisione degli insegnamenti tratti.
In caso di eventi illeciti, è previsto che vengano raccolti gli elementi necessari per segnalare l'incidente alle autorità competenti. Esistono canali dedicati e disponibili per tutti gli stakeholder per gestire le segnalazioni degli eventi relativi alla security, da parte del personale del Gruppo ENAV e del personale esterno (es. fornitori, consulenti, ecc.). Queste segnalazioni riguardano eventi che possono influire sulla sicurezza delle infrastrutture, del personale, delle informazioni, dei sistemi e delle reti. In particolare, vengono segnalati:

- eventi che minacciano la sicurezza delle infrastrutture e del personale, come accessi non autorizzati o situazioni che potrebbero compromettere la sicurezza delle persone, la regolarità dei servizi o il patrimonio aziendale;
- eventi che coinvolgono la sicurezza delle informazioni e dei sistemi, con rischi per la disponibilità, l'integrità o la riservatezza delle informazioni, che potrebbero interrompere la continuità operativa o creare situazioni di emergenza.

Le segnalazioni relative alla security vengono gestite seguendo procedure specifiche e in conformità con le normative vigenti, assicurando che le preoccupazioni sollevate siano affrontate in modo tempestivo e adeguato.

S3-4 Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

Il riesame della Direzione è un processo ricorrente che permette di verificare periodicamente le prestazioni del SecMS per assicurare la sua continua idoneità, adeguatezza ed efficacia. Tale processo viene effettuato con frequenza almeno annuale ed eventuali riesami straordinari, qualora necessari, possono essere richiesti. In tale ambito, vengono raccolti le informazioni necessarie per il riesame del SecMS, tra cui i risultati delle verifiche ispettive, lo stato delle azioni correttive, l'efficacia del sistema, il feedback delle parti interessate e i cambiamenti esterni e interni che potrebbero influenzare la sicurezza. Inoltre, vengono analizzati i rischi, gli incidenti di sicurezza e le vulnerabilità ICT, nonché la necessità di modificare la Security Policy. A seguito di tali analisi, vengono definite proposte e obiettivi destinati ad aggiornare il SecMS e opportunità di miglioramento continuo emerse in sede di riesame. Tali attività riguardano le operazioni del Gruppo e, considerata la natura essenziale dei servizi erogati da ENAV, le attività a valle della catena del valore.
Il Gruppo ENAV assicura la messa a disposizione delle risorse necessarie per: manutenere e migliorare il Security Management System; mantenere un livello di sicurezza adeguato tramite la corretta applicazione dei controlli implementati; migliorare, laddove necessario, l'efficacia del Security Management System.

S3-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

ENAV ha stabilito un processo annuale per la definizione e la revisione degli obiettivi relativi al SecMS, allineandoli alla Security Policy dell'organizzazione. Durante il riesame annuale, vengono pianificate le azioni necessarie per il raggiungimento di tali obiettivi e ciascun responsabile di processo è dotato di autonomia nel proporre le misure più adatte per migliorare i propri processi e i relativi risultati. Questo riesame offre anche l'opportunità di individuare ulteriori aree di miglioramento, promuovendo un continuo perfezionamento del SecMS in linea con gli obiettivi stabiliti. In tale contesto, non sono stati identificati obiettivi misurabili e divulgabili in conformità alle richieste degli ESRS, poiché i processi consolidati sono integrati nelle funzioni responsabili quotidianamente del rispetto delle politiche di security. Gli aspetti legati alla security e alla forza lavoro proprio sono affrontati in modo continuo attraverso il SecMS implementato da ENAV.

Elettromagnetismo

S3-1 Politiche relative alle comunità interessate

Il Gruppo ENAV è consapevole del proprio ruolo nei confronti della collettività e, in conformità agli obblighi previsti dal D.Lgs. 152/06, pone da particolare attenzione alle questioni ambientali. È presente un Sistema di Gestione Ambientale di Gruppo (di seguito anche "SGA"), sviluppato in conformità ai requisiti della norma ISO 14001:2015, che ha lo scopo di proteggere l'ambiente mediante la prevenzione o mitigazione dei potenziali impatti ambientali negativi, e del potenziale effetto negativo delle condizioni ambientali sul Gruppo, supportare il Gruppo nell'adempimento dei propri obblighi di conformità e migliorare le prestazioni ambientali.

Il tema dell'elettromagnetismo viene trattato anche nell'ambito della Environmental Policy di Gruppo, accessibile tramite il sito corporate e l'intranet aziendale. In particolare, tra gli obiettivi strategici definiti dalla Policy figura anche il presidio dell'impatto ambientale delle radiazioni non ionizzanti, per il quale le società del Gruppo garantiscono il rispetto dei limiti di emissione previsti dalla normativa vigente. Inoltre, all'interno della Policy vengono delineate anche le responsabilità dell'Alta Direzione, sia nella gestione degli aspetti connessi alla tutela dell'ambiente che nella gestione e nel miglioramento continuo del SGA. Infine, tenuto conto della complessità delle operazioni e della diffusione territoriale degli impianti, il Gruppo ha attribuito specifici ruoli e responsabilità anche a livello manageriale per la gestione di tale impatto.
Il Gruppo ENAV è in tale contesto impegnato nel rispetto dei diritti umani di tutti i soggetti interessati dalle operazioni aziendali e fonda i suoi rapporti con le comunità sul principio di ascolto e dialogo continuativo. In particolare, il diritto alla salute è riconosciuto esplicitamente nella Policy sui Diritti Umani, redatta in conformità agli standard della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, dei Principi Guida delle Nazioni Unite sulle Imprese e i Diritti Umani (UNGP), della Dichiarazione dell'ILO,

delle linee guida dell'OCSE e della Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea. In conformità con le normative vigenti e le migliori pratiche internazionali, eventuali segnalazioni connesse a tale impatto vengono trattate nel rispetto della riservatezza, integrità e protezione delle informazioni.

S3-2 Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti

Anche in base a quanto previsto dal SGA, il Gruppo ENAV ha identificato i soggetti interni ed esterni potenzialmente interessati da tale impatto e, in maniera continuativa, garantisce processi e attività di comunicazione finalizzati a rilevare le esigenze e le aspettative degli stessi, oltre ad assicurare un'efficace e trasparente divulgazione degli aspetti di natura ambientale. In particolare, le comunità potenzialmente interessate da tale impatto possono rivolgersi ai loro legittimi rappresentanti (es. enti preposti al rilascio delle autorizzazioni, autorità competenti, associazioni di settore) per segnalare eventuali criticità o per richiedere specifiche attività di verifica del rispetto dei limiti normativi connessi all'elettromagnetismo. Le società del Gruppo ENAV hanno istituito specifiche strutture organizzative e figure aziendali competenti per la gestione di tutte le tematiche ambientali. Tali figure vengono adeguatamente formate e hanno il compito di: i) garantire la compliance alla normativa applicabile e l'applicazione delle procedure del SGA; ii) assicurare che il SGA sia definito, implementato e mantenuto in accordo allo standard ISO adottato; iii) assicurare che i flussi informativi connessi al SGA siano presentati all'Alta Direzione per il riesame e che tali flussi rappresentino un input per il miglioramento continuo. Inoltre, per valutare l'efficacia dell'impegno in materia ambientale, sono stati definiti opportuni indicatori di prestazione ambientale e di conformità alla normativa, tra i quali si considerano anche gli "indicatori di consenso", ovvero la capacità del SGA di creare consenso e coinvolgimento delle parti interessate (ad es. numero di esposti o di lamentele provenienti dagli stakeholder).

S3-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

Nell'eventualità in cui si verificasse una segnalazione da parte degli enti di controllo, relativa a valori emissivi superiori alle soglie di tolleranza, ne conseguirebbe un'immediata verifica delle cause e del rispetto dei limiti normativi e la relativa predisposizione, qualora necessario, di azioni previste per rientrare nei target definiti, complete di tempi e responsabilità di attuazione. Il Gruppo ENAV non ha predisposto canali di segnalazione specificamente dedicati al tema dell'elettromagnetismo; tuttavia, è presente un più ampio sistema di whistleblowing che è accessibile anche a soggetti esterni tramite un'apposita sezione sul sito corporate che garantisce la riservatezza dell'identità del segnalante, così come ampiamente descritto nella divulgazione delle informazioni ai sensi dell'ESRS G1-1.

S3-4 Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

Al fine di prevenire il superamento dei limiti normativi di elettromagnetismo, preliminarmente alla installazione dei nuovi sistemi vengono condotte le opportune valutazioni tecniche attraverso strumenti di simulazione e misurazioni on-site delle emissioni, sottoposte poi ad approvazione degli enti preposti. Inoltre, in fase di esercizio viene svolta un'attività di monitoraggio su base annuale dei campi elettromagnetici generati dagli impianti attivi che ricadono all'interno del cosiddetto processo di "indagine ambientale", per verificare appunto il rispetto dei limiti di radiazioni non ionizzanti. Qualora si riscontrasse un superamento della soglia normativa, il manutentore interno del Gruppo ENAV attuerebbe i necessari interventi tecnici, applicando le procedure manutentive previste. Pertanto, tali attività riguardano le operazioni dirette del Gruppo e vengono effettuate in maniera ricorrente in tutti i siti in cui sono presenti impianti di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS).
Il Gruppo non si limita a garantire il rispetto dei limiti normativi, ma si impegna anche a ridurre le emissioni elettromagnetiche, mantenendo al contempo la qualità e la continuità dei servizi offerti. In tale contesto, il piano di dismissione delle radioassistenze "Non Directional Beacon" (NDB) prevede una razionalizzazione di tali impianti, in linea con il Piano di Transizione PBN (Performance-Based Navigation) di ENAV e come stabilito dal Regolamento (UE) 2018/1048. Internamente viene monitorato anche lo stato di avanzamento del piano di dismissione delle radioassistenze. Inoltre, a

livello di Gruppo sono state definite procedure documentate per registrare e analizzare le segnalazioni al fine di avviare tutte le azioni correttive necessarie e monitorare la loro attuazione anche tramite la rilevazione del numero di eventi con potenziale impatto ambientale e il numero di rilievi e/o sanzioni ricevuti dagli organi ispettivi di controllo.
Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati eventi, rilievi o sanzioni in materia ambientale, anche con riguardo al tema dell'elettromagnetismo. Il Gruppo ENAV determina e fornisce le risorse necessarie al mantenimento del SGA, verificandone periodicamente l'adeguatezza rispetto ai propri scopi. In tale ottica, sono state assegnate specifiche risorse per la gestione degli impatti materiali anche mediante l'adozione di un sistema di deleghe di funzioni in materia ambientale.

S3-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Nell'ambito del SGA, il Gruppo ENAV definisce obiettivi misurabili e allineati con le politiche adottate che derivano dall'analisi dei contesti in cui opera, dalla valutazione dei rischi e delle correlate opportunità, nonché dalle esigenze e aspettative delle parti interessate rilevanti. Il monitoraggio e la valutazione delle emissioni elettromagnetiche presso i siti operativi e la dismissione degli apparati di radioassistenza sono tra i principali obiettivi che il Gruppo ha adottato per la gestione di tale impatto potenziale. Inoltre, il Gruppo è impegnato in un programma di dismissione di alcuni apparati ("NDB" – Non Directional Beacon) non più essenziali per l'infrastruttura tecnologica impiegata nel controllo del traffico aereo. Tale programma di dismissione riguarda, pertanto, l'ambito delle operazioni dirette del Gruppo e prevede un target assoluto di dismissione pari a 35 unità definito nel 2021 in coordinamento con gli stakeholder esterni interessati dall'utilizzo di tali apparati. Nel periodo di rendicontazione non si registrano ulteriori avanzamenti operativi nell'ambito di tale programma, che già alla fine del precedente esercizio aveva consentito la dismissione di 34 NDB (97%).



S-4 Informazioni relative a consumatori e utilizzatori finali

S4-SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

La sicurezza della persona è un aspetto strettamente connesso ai servizi di gestione e controllo del traffico aereo (ATM) e agli altri servizi essenziali (ATS) per la navigazione aerea erogati direttamente da ENAV. In tale contesto, le attività e i processi sono caratterizzati da un elevato livello di complessità e interdipendenza tra i vari attori del settore del trasporto aereo e ciò comporta l'esistenza di ulteriori reciproche influenze nell'ambito della catena del valore del Gruppo ENAV e degli specifici contesti operativi in cui vengono erogati i servizi di assistenza alla navigazione aerea.
L'impatto negativo potenziale valutato nell'ambito dell'analisi di doppia materialità si concentra sulle operazioni dirette di ENAV ed è connaturato alla mission aziendale e alla rilevanza sociale dei servizi erogati. In particolare, nel medio termine l'impatto potenziale è connesso ad eventuali criticità nei livelli di safety dei servizi di navigazione aerea con effetti negativi sulla sicurezza dell'utenza.

		Catena del valore			Orizzonte temporale		
Descrizione impatto, rischio e opportunità (IRO)	**Dettaglio IRO**	**Upstream**	**Operations**	**Downstream**	**Short term**	**Medium term**	**Long term**
Potenziale criticità nei livelli di safety dei servizi di navigazione aerea	⊖		●			●	

Impatto positivo ⊕ Impatto negativo ⊖ Rischio ⚠ Opportunità 💡

Safety dei servizi di navigazione aerea

S4-1 Politiche connesse agli utenti finali

Il livello di sicurezza operativa dei servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea, l'efficienza operativa e la disponibilità senza soluzione di continuità degli impianti, sistemi e software utilizzati a tale scopo, rappresentano per ENAV delle priorità irrinunciabili. Anche per questo il Gruppo si è dotato di un Safety Management System (di seguito anche "SMS") che, in conformità al Regolamento UE n. 373/2017, garantisce il mantenimento del massimo livello di prestazione in termini di Safety e la conformità dei servizi erogati rispetto agli standard nazionali, europei e internazionali. Nell'ambito del SMS, come dichiarato nella Safety Policy di Gruppo, ENAV assicura una chiara definizione delle responsabilità in materia di Safety, unitamente al possesso delle necessarie competenze e della piena consapevolezza del proprio ruolo per le figure aziendali coinvolte nelle cosiddette attività safety-related. La politica e tutta la documentazione relativa al SMS viene sottoposta a un processo di riesame periodico al fine di verificarne la continua adeguatezza e viene diffusa tramite la intranet aziendale a tutti i livelli del Gruppo ENAV. Il SMS aziendale si estende a tutti i servizi della navigazione aerea, ossia: servizi di traffico aereo (ATS); servizi meteorologici (MET); servizi d'informazione aeronautica (AIS); servizi di comunicazione, di navigazione e di sorveglianza (CNS).
In tale ambito, l'obiettivo prioritario è il mantenimento di elevati livelli di Safety dei servizi di navigazione aerea e la progressiva riduzione dei fattori di rischio al fine di garantire – per quanto nelle competenze di ENAV – la sicurezza degli utenti finali.
Nel quadro del continuo impegno per gli aspetti safety-related, e conformemente alla normativa europea in materia, in ENAV è stato istituito un Safety Review Board, che si riunisce con cadenza trimestrale, al netto di esigenze specifiche che richiedano convocazioni con frequenze diverse, per garantire il monitoraggio delle prestazioni di Safety rispetto alla politica e agli obiettivi stabiliti e l'efficacia dei processi del SMS aziendale, nonché la tempestiva adozione delle azioni di Safety necessarie.

Il Board è presieduto dal Chief Executive Officer ed è composto dai seguenti membri permanenti:

- Responsabile Compliance and Risk Management;
- Responsabile Safety;
- Chief Operating Officer;
- Chief Technology Officer;
- Chief Financial Officer;
- Chief People and Corporate Services Officer.

A livello organizzativo, sono state attribuite specifiche responsabilità in materia di Safety, che riguardano in primo luogo la supervisione della corretta attuazione delle previsioni del SMS. Tali responsabilità sono poi articolate internamente in funzione delle molteplici attività e processi safety-related.
Inoltre, ENAV incentiva la partecipazione attiva del personale attraverso la promozione di un clima di reciproca fiducia e condivisione delle informazioni safety-related, anche attraverso la cosiddetta "Just Culture Policy" e il concetto di "No Blame Culture". La responsabilità per l'attuazione delle politiche aziendali in tale ambito è attribuita all'Alta Direzione e l'ambito di applicazione delle stesse riguarda le operazioni dirette del Gruppo ENAV e a valle della catena del valore.

S4-2 Processi di coinvolgimento degli utilizzatori finali in merito agli impatti

Al fine di garantire e rafforzare la consapevolezza in materia di Safety, sono previste diverse iniziative di promozione, comunicazione e misurazione coordinate dal Responsabile Safety. Tra queste iniziative rientrano: la distribuzione di materiali informativi rivolti al personale del Gruppo ENAV finalizzata a illustrare l'introduzione o la modifica di specifiche procedure safety-related e il loro impatto operativo, assicurando al contempo la piena consapevolezza delle responsabilità in tale ambito; l'organizzazione di incontri annuali finalizzati alla condivisione delle informazioni rilevanti (cosiddetti "Safety Moments"), al confronto sulle azioni intraprese e al rafforzamento generale della cultura della safety; la realizzazione periodica della Safety Culture Survey allineata alle metodologie e alle metriche definite da EUROCONTROL e CANSO, volta a monitorare e valutare il livello di consapevolezza e l'efficacia delle iniziative adottate in ambito Safety all'interno del Gruppo ENAV.
A titolo illustrativo, le occasioni di confronto rappresentano un importante strumento di dialogo e condivisione che coinvolge il management, il personale aziendale e i principali stakeholder quali clienti, società di gestione aeroportuale, fornitori, istituzioni e autorità del settore. Questi incontri hanno l'obiettivo di diffondere informazioni essenziali sui rischi identificati, accrescere la consapevolezza sulle responsabilità in materia di Safety e condividere aggiornamenti delle procedure del SMS.

S4-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

Il sistema di segnalazione degli eventi safety-related è stato sviluppato per garantire che tutte le informazioni relative alla Safety siano raccolte, analizzate e utilizzate in modo efficace con l'obiettivo principale di promuovere la tempestiva adozione di appropriate misure correttive e di mitigazione del rischio connesso alla gestione del traffico aereo. Tale approccio consente di individuare le cause degli eventi e di adottare tempestivamente misure di mitigazione del rischio, promuovendo un miglioramento continuo del sistema di gestione della Safety. Il processo di gestione delle segnalazioni si basa su criteri di terzietà e indipendenza, con attività di raccolta, valutazione e analisi affidate a personale qualificato e autonomo rispetto alle operazioni. Inoltre, viene garantita la riservatezza e l'anonimizzazione delle informazioni in conformità con le normative europee sulla protezione dei dati, assicurando che le informazioni raccolte siano utilizzate esclusivamente per finalità di Safety. Nel rispetto della "Just Culture Policy", infatti, a seguito di un evento segnalato ENAV non ricerca necessariamente colpe o responsabilità, garantendo che i soggetti coinvolti non siano sanzionati per azioni, omissioni o decisioni da essi adottate sulla base della loro esperienza e formazione.
L'adozione di questo sistema consente a ENAV di favorire una cultura della sicurezza più solida e proattiva, incentivando la segnalazione volontaria degli eventi e assicurando che ogni informazione rilevante venga preservata e analizzata. Tale approccio non solo rende il sistema più resiliente ma contribuisce anche alla crescita della Safety Culture, rafforzando la

consapevolezza e la responsabilità di tutti gli attori coinvolti nella gestione della sicurezza del traffico aereo. In un'ottica reattiva ogni evento safety-related segnalato, in accordo alla normativa comunitaria in materia, viene opportunamente analizzato al fine di identificare eventuali "safety proposal" che, indirizzate alle strutture organizzative di ENAV competenti, vengono poi declinate in "remedial action" o "proposte di miglioramento".

S4-4 Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni

Al fine di assicurare il miglioramento delle Safety Performance e del livello d'efficacia del SMS e dei processi che lo stesso disciplina, nonché per recepire i feedback raccolti attraverso il coinvolgimento delle autorità di settore competenti (es. ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e ANSV – Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo), ENAV elabora e implementa un Safety Plan con orizzonte temporale di medio termine (5 anni), che può essere aggiornato in base a esigenze particolari indipendentemente dalla scadenza naturale dello stesso. L'emissione del Safety Plan avviene generalmente entro la fine dell'anno precedente al periodo di riferimento.

Nell'ambito del Safety Plan vengono identificati gli obiettivi del continuo miglioramento delle performance di safety e dell'efficacia dell'SMS e vengono individuate le relative attività necessarie. Le azioni comprendono gli aggiornamenti delle politiche o delle procedure del SMS, le implementazioni di sistemi tecnologici, le attività di conformità alla normativa e le azioni specifiche per migliorare le performance di sicurezza operativa e la promozione della cultura della sicurezza. Internamente, con cadenza almeno semestrale, viene predisposta una sintesi sul livello di implementazione del Safety Plan, sottoposta all'attenzione del CEO nell'ambito del Safety Review Board. In linea generale, l'intera organizzazione aziendale è coinvolta nel rispetto delle pratiche safety-related e le risorse necessarie per garantire un adeguato livello di sicurezza sono distribuite tra i vari dipartimenti che operano in sinergia per mantenere gli elevati standard di safety richiesti.

S4-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Nel perseguire gli obiettivi istituzionali, ENAV concilia le interdipendenze delle diverse aree prestazionali con il raggiungimento dei preminenti obiettivi. In questo contesto, non sono stati identificati obiettivi misurabili e divulgabili in conformità alle richieste degli ESRS, poiché i processi consolidati sono integrati nelle funzioni responsabili quotidianamente del rispetto delle politiche di Safety. Gli aspetti legati alla Safety e agli utenti finali sono affrontati in modo continuo attraverso il SMS implementato da ENAV.
La Commissione Europea, nell'ambito del Piano di Performance, ha introdotto la Safety tra le Aree Essenziali di Prestazione definendo specifici obiettivi da conseguire nei vari periodi di riferimento del piano. Tali Indicatori Essenziali di Prestazione della Safety vengono monitorati sia internamente, dalle strutture organizzative preposte, sia esternamente da ENAC, quale National Supervisory Authority, e dalla Commissione Europea che tramite il Performance Review Body (PRB) assicura la valutazione complessiva del piano di performance e, quindi, anche delle prestazioni di Safety. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 2.2.1 "Attività core business" della Relazione sulla Gestione.

IV Informazioni di governance

G-1 Informazioni relative alla condotta dell'impresa

G1-GOV-1 Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo

Il Gruppo ENAV ha adottato un modello di business etico e socialmente responsabile orientato a conseguire il successo sostenibile dell'impresa. La corporate governance della società assicura la gestione efficace ed efficiente dell'impresa, con l'obiettivo di creare valore per gli azionisti nel medio-lungo periodo, tenendo conto degli interessi degli altri stakeholders. Il modello di amministrazione e controllo della Società è definito alla stregua dell'applicabile normativa generale e speciale tenendo conto dei principi e delle raccomandazioni contenuti nel Codice di Corporate Governance, cui la Società aderisce, nonché delle best practice in materia.
Le competenze degli organi di amministrazione, di direzione e di controllo in materia di condotta aziendale nel Gruppo ENAV includono i seguenti aspetti:

- gli Amministratori devono osservare le disposizioni in materia di interesse proprio o per conto di terzi e di operazioni con parti correlate, segnalando eventuali conflitti di interesse astenendosi dal compiere operazioni in caso di conflitti. Essi devono inoltre garantire la trasparenza e la correttezza delle operazioni aziendali;
- i Dirigenti devono esercitare i poteri con obiettività ed equilibrio, promuovendo la crescita professionale dei collaboratori e migliorando le condizioni di lavoro. Devono assicurare la protezione e la conservazione dei beni aziendali e garantire la corretta rappresentazione delle attività aziendali;
- l'Organismo di Vigilanza ha il compito di vigilare sul rispetto del Codice Etico, analizzare le segnalazioni di violazioni, raccogliere elementi utili per decidere le azioni conseguenti e garantire la riservatezza e l'anonimato del segnalante;
- il Collegio Sindacale in conformità alla normativa generale alle previsioni del Codice di Corporate Governance, alle "Norme di Comportamento del Collegio Sindacale" emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e alle indicazioni fornite dalla CONSOB, vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo amministrativo e contabile.

Tali organi e figure aziendali sono tenuti a partecipare alla realizzazione e all'attuazione di un sistema di controllo e gestione dei rischi aziendali efficace ed efficiente, contribuendo al corretto funzionamento dello stesso.

G1-IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

Come già riportato, l'analisi di doppia materialità condotta dal Gruppo ENAV ha consentito di identificare anche gli IRO rilevanti relativi alla condotta delle imprese. A tal fine, sono stati

analizzati tutti i settori operativi del Gruppo e i relativi processi aziendali, nonché le attività concentrate lungo la catena del valore e le relazioni di business. Inoltre, sono stati esaminati i risultati dei processi interni di risk management e gli esiti delle attività di audit interno. In tale ambito, nel breve periodo è stato identificato un rischio connesso a eventuali comportamenti fraudolenti che potrebbero danneggiare la reputazione del Gruppo e la fiducia da parte dei clienti e dar luogo a sanzioni da parte delle autorità competenti. Ciò si tradurrebbe in effetti finanziari negativi connessi alle sanzioni ricevute (es. revoca o sospensione delle autorizzazioni, licenze o concessioni, divieto di contrattazione con la Pubblica Amministrazione) e alla potenziale riduzione dei ricavi relativi al mercato terzo con implicazioni negative sugli obiettivi strategici e commerciali del Gruppo. Nell'ambito dell'analisi di doppia materialità relativa all'esercizio di rendicontazione, il cosiddetto *materiality score* relativo a tale rischio si è attestato sul valore di 1,2, che corrisponde alla soglia stabilita per la materialità finanziaria. Come descritto nel paragrafo "Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti (IRO-1)", si considerano "materiali" gli IRO che presentano un valore di *materiality score* superiore alla soglia di riferimento. Tuttavia, al fine di assicurare la massima trasparenza nei confronti degli stakeholder e dei fruitori della presente Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, nonché di rappresentare l'impegno in termini di politiche e iniziative messe in atto dal Gruppo, che incidono sulle valutazioni di rilevanza effettuate, è stata valutata positivamente l'opportunità di fornire in tale ambito una disclosure allineata alle richieste informative dell'ESRS tematico G1.

IRO	Materiality Score (0-5)	Razionale
Verificarsi di un comportamento che rientri nella più ampia nozione di frode (secondo la classificazione ACFE)	**1,2** Soglia di materialità: > 1,2	Il rischio si manifesta attraverso l'insufficiente sensibilizzazione, monitoraggio e verifica interna in materia di corruzione, che potrebbe sfociare in atti di frode e corruzione da parte dei membri dell'organizzazione. In considerazione del trend storico rilevato e in linea con gli esiti dei processi interni di risk management, nell'ambito dell'analisi di doppia materialità 2025, lo scenario di riferimento prevede potenziali atti illeciti di media rilevanza (magnitudo = 3) e la probabilità che tali eventi si verifichino è stata valutata per il Gruppo ENAV come non elevata (probabilità = 0,4) ovvero con possibilità che l'evento si verifichi nei prossimi 5 anni o < 25% di probabilità.

Prevenzione della corruzione

G1-1 Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese

Il Gruppo ENAV fonda la propria azione sulla più ampia compliance con le norme dettate in materia di prevenzione della corruzione, adottando l'approccio di zero tolerance. In tale contesto, ENAV ha adottato una specifica Politica per la prevenzione della corruzione che definisce il quadro di valori e princìpi volti a mitigare e contrastare i rischi di corruzione e le Linee Guida del Sistema di Gestione per la Prevenzione e il Contrasto della Corruzione, che definiscono le strategie organizzative basate sull'analisi dei processi e su misure specifiche di gestione del rischio corruttivo, promuovono l'implementazione, il mantenimento e il miglioramento del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione e la compliance delle attività svolte dalle società del Gruppo con la normativa di riferimento. Inoltre, ai sensi dello standard regolamentare di settore, è stata nominata una Funzione di Conformità per la Prevenzione della Corruzione (FCPC).

Il Gruppo ENAV incoraggia e facilita le segnalazioni whistleblowing all'interno del Gruppo e di ciascuna realtà aziendale al fine venire a conoscenza di situazioni di rischio o di danno e di affrontare il problema segnalato in modo più tempestivo possibile; il tutto, attraverso un sistema che contribuisce a individuare, prevenire e contrastare la commissione di illeciti e/o reati, a tutelare ENAV, il Gruppo e gli azionisti da danni economici, a salvaguardare la loro immagine e reputazione, a diffondere la cultura dell'etica, della legalità e della trasparenza all'interno del Gruppo e a rafforzare il sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

A tal fine, tramite una piattaforma informatica esterna, accessibile da un link presente nelle apposite sezioni sia del sito istituzionale che della intranet aziendale, la società ha attivato un canale di ricezione e gestione delle segnalazioni whistleblowing, idoneo a garantire, ai sensi della normativa europea e nazionale di riferimento nonché delle disposizioni interne, l'assoluta riservatezza del segnalante. Il Gruppo ENAV tutela il segnalante (in buona fede) contro qualsiasi condotta

ritorsiva, dannosa, discriminatoria o comunque sleale, minacciata o effettiva, diretta o indiretta (fatta salva ogni altra forma di tutela prevista dalla legge), conseguenti alla segnalazione di Whistleblowing e realizzate nel corso dell'intero processo di Whistleblowing e successivamente alla conclusione dello stesso. La Segnalazione di Whistleblowing non può costituire pregiudizio per il proseguimento del rapporto di lavoro. Sono, pertanto, da considerarsi nulli il licenziamento ritorsivo o discriminatorio, il trasferimento, il mutamento di mansioni del soggetto segnalante, nonché qualsiasi altra misura ritorsiva o discriminatoria adottata nei confronti del segnalante stesso. Le segnalazioni possono essere effettuate sia dal personale interno appartenente a una delle società del Gruppo, sia da soggetti esterni, così come individuati nel D.Lgs. 10 marzo 2023, n. 24 (di seguito anche "Decreto WB"). Le indagini avviate a seguito di segnalazione sono eseguite secondo le modalità definite nel Regolamento Whistleblowing. In particolare, ai fini della ricezione e gestione delle segnalazioni, il Gruppo ENAV ha appositamente costituito un comitato collegiale (Comitato Whistleblowing), composto da soggetti interni e che risponde nel suo complesso ai requisiti di autonomia e professionalità necessari al fine di assicurare che le segnalazioni vengano gestite in maniera adeguata e conforme alle disposizioni del Decreto WB e del relativo Regolamento Whistleblowing. Infatti, al Comitato Whistleblowing è affidata la responsabilità di valutare la procedibilità e ammissibilità delle segnalazioni pervenute sulla base della sussistenza dei presupposti soggettivi e oggettivi previsti dal Decreto WB e dai requisiti stabiliti dal Regolamento Whistleblowing, nonché di gestire e dar seguito, anche con il supporto delle competenti strutture aziendali, alle segnalazioni procedibili. Il Comitato Whistleblowing dispone annualmente di adeguate risorse finanziarie e organizzative affinché possa svolgere correttamente le attività previste dal Regolamento Whistleblowing.

Le società del Gruppo ENAV hanno implementato specifici modelli organizzativi ai sensi del D.Lgs. 231/01. Inoltre, ENAV ha implementato un Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione conforme allo standard ISO 37001 e ha conseguito nel 2021 la relativa certificazione, rinnovata a dicembre 2024.
Nel contesto di tale sistema di gestione, ENAV svolge periodicamente la valutazione del rischio di corruzione dei processi sensibili, anche al fine di individuare le posizioni organizzative più esposte al rischio di corruzione, di attivare le opportune attività di due diligence nonché di mantenere aggiornato il sistema di controllo interno.

G1-3 Prevenzione e individuazione della corruzione attiva o passiva

Il principio di zero tolerance adottato dal Gruppo ENAV trova applicazione nella Politica per la prevenzione della corruzione, nelle Linee Guida del Sistema di Gestione per la Prevenzione e il Contrasto della Corruzione e nelle previsioni dei relativi documenti aziendali, oltre che nell'ambito dei processi di due diligence implementati. La Politica e le Linee Guida del Sistema di Gestione per la Prevenzione e il Contrasto della Corruzione sono pubblicate sul sito corporate e sulla intranet aziendale.
Inoltre, le società del Gruppo prevedono programmi di sensibilizzazione e formazione specifici in tale ambito, con particolare attenzione per i soggetti che operano in contesti sensibili. Anche i membri del Comitato Whistleblowing ricevono un'adeguata formazione in merito alla gestione delle segnalazioni, alla conduzione di indagini interne e ai requisiti di privacy. Qualora le segnalazioni dovessero riguardare uno o più membri del Comitato Whistleblowing o degli altri soggetti coinvolti nella gestione delle segnalazioni, questi sono estromessi dalle attività inerenti alla valutazione e gestione della specifica segnalazione.

In conformità allo standard ISO 37001, con cadenza periodica, il Consiglio di Amministrazione di ENAV effettua un riesame del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione sulla base delle informazioni pervenute attraverso il riesame dell'Alta Direzione (identificata nell'Amministratore Delegato di ENAV) e il riesame della Funzione di Conformità per la Prevenzione della Corruzione, oltre che di qualsiasi altra informazione nella disponibilità dell'Organo Direttivo.
Con specifico riferimento alle attività di segnalazione, il Comitato Whistleblowing trasmette semestralmente un report che riepiloga le segnalazioni ricevute, con l'indicazione della fondatezza o meno delle stesse e degli elementi di sintesi emersi dalle relative attività istruttorie: al Consiglio di Amministrazione di ENAV; al Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate di ENAV; al Collegio Sindacale di ENAV e – per le segnalazioni di rispettiva competenza – delle società del Gruppo; all'Organismo di Vigilanza delle Società del Gruppo, per le segnalazioni di rispettiva competenza; alla FCPC di ENAV, per le segnalazioni aventi ad oggetto tematiche inerenti la corruzione.

Il Gruppo ENAV eroga specifiche attività di formazione in materia di prevenzione della corruzione, che vengono modulate nei contenuti e nelle modalità di erogazione rispetto al profilo di rischio dei destinatari, allo scopo di assicurare che tutti siano pienamente consapevoli dei seguenti aspetti: contenuti della Policy per la prevenzione della corruzione e delle Linee Guida del Sistema di Gestione per la Prevenzione e il Contrasto della Corruzione; procedure aziendali e Sistema

anticorruzione; rischio di corruzione e implicazioni per l'organizzazione; circostanze in cui la corruzione può verificarsi in relazione ai loro compiti e come riconoscere tali circostanze; come riconoscere e rispondere alle sollecitazioni o offerte di tangenti; come prevenire ed evitare la corruzione e come riconoscere i principali indicatori di rischio di corruzione; come e a chi comunicare eventuali problemi.
In materia di contrasto alla corruzione sono previsti due distinti moduli formativi destinati, rispettivamente, a tutta la popolazione aziendale e al personale che ricopre posizioni a rischio corruzione superiori al basso. I dati relativi alla formazione fruita dal personale del Gruppo sono rappresentati nella tabella seguente "Formazione sulla lotta alla corruzione attiva e passiva (Gruppo ENAV)".

FORMAZIONE SULLA LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA (GRUPPO ENAV)

	Funzioni a rischio		Dirigenti		OADC		Altri lavoratori propri	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Estensione della formazione								
Totale	121	102	53	56	20	20	4.414	4.320
Totale destinatari della formazione	29	96	10	46	12	0	627	3.343
Modalità di erogazione e durata								
Formazione in aula (Ore)	0	2	0	2	2	0	0	0
Formazione e-learning (Ore)	2	0	2	1	0	0	1	1
Formazione volontaria e-learning (Ore)	0	0	0	0	0	0	2	0
Frequenza								
Frequenza richiesta per la formazione	Ogni tre anni	Ogni due anni	0	0	0	0	Ogni tre anni	0
Temi trattati								
Definizione di corruzione	x	x	x	x	x		x	x
Politica	x	x	x	x	x		x	x
Procedure in materia di sospetto/ rilevamento	x		x	x	x		x	x
Altre tematiche	x	x	x	x	x		x	x

Nota: nella categoria "Altre tematiche" sono compresi i seguenti argomenti di formazione: Standard UNI ISO37001; Sistema di Gestione e Prevenzione della Corruzione di ENAV; Risk Assesment Anticorruzione; Attori del SGCP; Sanzioni e sistema disciplinare. Nel periodo di rendicontazione, sono state inoltre erogate le seguenti sessioni: induction per gli organi (CDA e Collegio Sindacale), la pillola formativa resa disponibile per tutta la popolazione aziendale e una sessione di induction indirizzata ai responsabili dei Regional Airports in materia di rapporti con i pubblici ufficiali.

G1-4 Casi accertati di corruzione attiva o passiva

Informativa sui casi di corruzione attiva o passiva e sui relativi esiti (Gruppo ENAV)

Casi di corruzione attiva e passiva	u.m	2025	2024
Numero di condanne inflitte per violazione delle leggi contro la corruzione attiva e passiva	n.	0	0
Importo delle ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva	€	0	0
Azioni intraprese contro le violazioni delle procedure e delle norme di lotta alla corruzione attiva e passiva	n.	0	0

Nota: come emerso dalle analisi condotte dalla Struttura Internal Audit tramite verifiche a piano ed extra piano e da accertamenti conseguenti a segnalazioni whistleblowing nonché da parte delle competenti strutture, non si sono evidenziate casistiche di atti corruttivi (attivi / passivi) all'interno del Gruppo nel 2025.

V Attestazione della Rendicontazione consolidata di Sostenibilità

ai sensi dell'art. 154 *bis* comma *5-ter* del d. Lgs 58/98

Attestazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità del Gruppo ENAV al 31 dicembre 2025 ai sensi dell'art. 81-*ter*, comma 1, del Regolamento CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Pasqualino Monti, in qualità di Amministratore Delegato, e Loredana Bottiglieri, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di ENAV S.p.A., attestano, ai sensi dell'art. 154-*bis*, comma 5-*ter*, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, che la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità inclusa nella Relazione sulla Gestione è stata redatta:
    a) conformemente agli *standard* di rendicontazione applicati ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, e del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125;
    b) con le specifiche adottate a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020.

Roma, 23 marzo 2026

L'Amministratore Delegato

Pasqualino Monti

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Loredana Bottiglieri

VI Relazione della Società di Revisione sulla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità

Relazione della società di revisione indipendente sull'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità ai sensi dell'articolo 14-bis del DLgs 39/2010

Agli Azionisti di

ENAV SpA

Conclusioni

Ai sensi dell'articolo 8 del DLgs 125/2024 (il "Decreto"), siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo ENAV (il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 predisposta ai sensi dell'articolo 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della relazione sulla gestione.

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:

- la rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo ENAV relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva (UE) 2013/34/UE ("European Sustainability Reporting Standards" anche "ESRS");

- le informazioni contenute nel paragrafo "Informativa ai sensi del Regolamento UE 2020/852 e s.m.i. (Tassonomia UE)" della rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'articolo 8 del Regolamento (UE) 852/2020 (il "Regolamento Tassonomia").

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240, Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Via Pisacane 1B Tel. 0521 275911 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Via Santa Maria 11 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001.

www.pwc.com/it

pwc

Elementi alla base delle conclusioni

Abbiamo svolto l'incarico di esame limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia). Le procedure svolte in tale tipologia di incarico variano per natura e tempistica rispetto a quelle necessarie per lo svolgimento di un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole e sono altresì meno estese. Conseguentemente, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore rispetto al livello di sicurezza che sarebbe stato ottenuto se fosse stato svolto un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole. Le nostre responsabilità ai sensi di tale Principio sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità" della presente relazione.

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili all'incarico di attestazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità nell'ordinamento italiano.

La nostra società di revisione applica il Principio internazionale sulla gestione della qualità (ISQM Italia) 1 in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

Altri aspetti – Informazioni comparative

La rendicontazione consolidata di sostenibilità per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, i cui dati sono presentati a fini comparativi, è stata sottoposta a un esame limitato da parte di un altro revisore che, in data 16 aprile 2025, ha espresso su tale rendicontazione delle conclusioni senza rilievi. I paragrafi: "[S1-13] Metriche di formazione e sviluppo delle competenze" e [ESRS E1-6] Emissioni lorde di GES di scopo 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES" illustrano gli effetti della riesposizione di alcuni dati comparativi presentati nell'esercizio precedente a seguito rispettivamente di revisione dei criteri di rilevazione e di aggiornamento metodologico.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale di ENAV SpA per la rendicontazione consolidata di sostenibilità

Gli amministratori sono responsabili per lo sviluppo e l'implementazione delle procedure attuate per individuare le informazioni incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dagli ESRS (il "processo di valutazione della rilevanza") e per la descrizione di tali procedure nella nota "IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti" della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Gli amministratori sono inoltre responsabili per la redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità, che contiene le informazioni identificate mediante il processo di valutazione della rilevanza, in conformità a quanto richiesto dall'articolo 4 del Decreto, inclusa:

- la conformità agli ESRS;
- la conformità all'articolo 8 del Regolamento Tassonomia delle informazioni contenute nel paragrafo "Informativa ai sensi del Regolamento UE 2020/852 e s.m.i. (Tassonomia UE)".

Tale responsabilità comporta la configurazione, la messa in atto e il mantenimento, nei termini previsti dalla legge, di quella parte del controllo interno ritenuta necessaria dagli amministratori al fine di consentire la redazione di una rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dall'articolo 4 del Decreto, che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Tale responsabilità comporta altresì la selezione e l'applicazione di metodi appropriati per elaborare le informazioni nonché l'elaborazione di ipotesi e stime in merito a specifiche informazioni di sostenibilità che siano ragionevoli nelle circostanze.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Limitazioni intrinseche nella redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità

Ai fini della rendicontazione delle informazioni prospettiche in conformità agli ESRS, agli amministratori è richiesta l'elaborazione di tali informazioni sulla base di ipotesi, descritte nella rendicontazione consolidata di sostenibilità, in merito a eventi che potrebbero accadere in futuro e a

possibili future azioni da parte del Gruppo. A causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti fra i valori consuntivi e le informazioni prospettiche potrebbero essere significativi.

L'informativa fornita in merito alle emissioni di Scope 3 è soggetta a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle Scope 1 e 2, a causa della scarsa disponibilità e della precisione relativa delle informazioni utilizzate per definire le informazioni sulle emissioni Scope 3, sia di natura quantitativa sia di natura qualitativa, relative alla catena del valore.

Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità

I nostri obiettivi sono pianificare e svolgere procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la rendicontazione consolidata di sostenibilità non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, ed emettere una relazione contenente le nostre conclusioni. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni degli utilizzatori prese sulla base della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Nell'ambito dell'incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata dell'incarico.

Le nostre responsabilità includono:

- la considerazione dei rischi per identificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo, sia dovuto a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali;

- la definizione e lo svolgimento di procedure per verificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da

comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- la direzione, la supervisione e lo svolgimento dell'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità e l'assunzione della piena responsabilità delle conclusioni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Riepilogo del lavoro svolto

Un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato comporta lo svolgimento di procedure per ottenere evidenze quale base per la formulazione delle nostre conclusioni.

Le procedure svolte si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale di ENAV SpA responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

Abbiamo svolto le seguenti principali procedure:

- scambio di informazioni con il revisore uscente al fine di acquisire elementi utili per lo svolgimento delle nostre attività;
- comprensione del modello di business, delle strategie del Gruppo e del contesto in cui opera con riferimento alle questioni di sostenibilità;
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per l'identificazione e la valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti, in base al principio di doppia rilevanza, in relazione alle questioni di sostenibilità e, sulla base delle informazioni ivi acquisite, svolgimento di considerazioni in merito a eventuali elementi contraddittori emersi che possano evidenziare l'esistenza di questioni di sostenibilità non considerate dall'impresa nel processo di valutazione della rilevanza;
- identificazione dell'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo;

- definizione e svolgimento delle procedure, basate sul nostro giudizio professionale, per rispondere ai rischi di errore significativi identificati;

- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per identificare le attività economiche ammissibili e determinarne la natura allineata in base alle previsioni del Regolamento Tassonomia, e verifica della relativa informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;

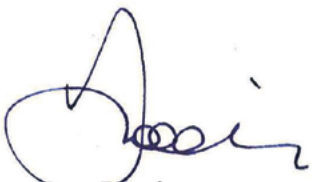
- riscontro delle informazioni riportate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità con le informazioni contenute nel bilancio consolidato ai sensi del quadro sull'informativa finanziaria applicabile o con i dati contabili utilizzati per la redazione del bilancio stesso o con i dati gestionali di natura contabile;

- verifica della struttura e della presentazione dell'informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità con gli ESRS;

- ottenimento della lettera di attestazione.

Roma, 14 aprile 2026

PricewaterhouseCoopers SpA



Luca Bonvino

(Revisore legale)

6 Altre informazioni

Attività internazionali

Il 2025 ha visto un ulteriore incremento dei meeting relativi alle attività internazionali, in un contesto di aumento del traffico aereo e delle iniziative legislative e tecnico-operative, nonostante il permanere degli impatti sull'aviazione legati ai conflitti russo-ucraino e all'instabilità nell'area israelo-palestinese.
In tale contesto, la Capogruppo ha continuato, attraverso meeting e con strumenti di tele/videoconferenza, le attività volte a consolidare i rapporti con gli altri *Air Navigation Service Provider* sia a livello bilaterale, sia attraverso alleanze ed aggregazioni (come ad esempio l'alleanza A6 o il blocco funzionale di spazio aereo Blue Med) nonché, con le principali istituzioni ed organizzazioni Internazionali esistenti nell'ambito del trasporto aereo ed in particolare dell'*Air Traffic Management* (ATM) quali ICAO, Commissione Europea, SESAR 3 Joint Undertaking e SESAR Deployment Manager oltre che EASA, CANSO, EUROCONTROL e EUROCAE.
In questo quadro, sono state svolte numerose attività in seno alle istituzioni europee, soprattutto con riguardo ad aspetti normativi di rilievo per il settore dell'aviazione e per la Capogruppo, di cui si riportano di seguito i più rilevanti:

- l'avvio dell'attività tecnica di predisposizione e/o di revisione di diversi regolamenti attuativi (*Implementing Rule*) necessaria a seguito della pubblicazione del nuovo Regolamento UE 2024/2803 (cosiddetto *Single European Sky 2+*), che aggiorna l'assetto normativo del *Single European Sky*. Di particolare interesse è l'attività relativa alla revisione del Regolamento che definisce il ruolo del Network Manager e le associate Network Function, che ha visto una discussione su alcune prime proposte della Commissione Europea ed un'intensa attività di coordinamento con gli Stati Membri e le organizzazioni del settore;
- la prosecuzione dello sviluppo di specifiche tecniche (AMC/GM) a supporto dell'implementazione dei nuovi regolamenti relativi alla valutazione della conformità dei sistemi ATM/ANS, che definisce le modalità per la certificazione, dichiarazione e attestazione di conformità dei sistemi tecnologici ATM/CNS, utilizzati dalle società del Gruppo per la fornitura dei servizi. La Capogruppo ha contribuito fattivamente allo sviluppo di tali specifiche, sia direttamente che attraverso il coordinamento con istituzioni e organizzazioni internazionali, in particolare con EASA e CANSO. Le attività proseguiranno anche per l'anno 2026 per la definizione di ulteriori norme a supporto dei regolamenti emanati;
- la conclusione delle attività, da parte della Commissione Europea e degli Stati per la predisposizione e approvazione dei Piano di Performance previsti dal *performance and charging scheme* per il *Reference Period* 4, che copre l'arco temporale 2025-2029;
- la partecipazione alle attività del CNS Programme Manager, entità nominata dalla Commissione Europea con l'obiettivo di definire i criteri per l'implementazione del concetto di *Minimum Operational Network* e la relativa roadmap europea di evoluzione del CNS.

Nel più generale ambito internazionale, è da segnalare la 42^ Assemblea Generale di ICAO che si è tenuta a Montreal dal 23 settembre al 3 ottobre 2025, evento di grande importanza che si svolge ogni tre anni, nel corso del quale sono state prese importanti decisioni relative alla governance, agli aspetti tecnici, legali ed amministrativi dell'organizzazione.

Certificazioni del Gruppo ENAV

Con riferimento alla certificazione quale Service Provider rilasciata da ENAC, la Capogruppo nel 2025 è stata oggetto di attività di sorveglianza continua da parte di ENAC per verificare il soddisfacimento dei requisiti per la fornitura di servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico aereo previsti dal Regolamento UE 2017/373 e dei requisiti per operare come organizzazione di addestramento per i controllori del traffico aereo, degli operatori di informazioni volo e del personale addetto alla fornitura dei servizi metereologici per la navigazione aerea, coerentemente con il Regolamento UE 2015/340 ed i pertinenti Regolamenti ENAC.

Con riferimento alle certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo ENAV, nel 2025 l'Organismo Internazionale di Certificazione DNV ha svolto e concluso con esito positivo:

- le attività di sorveglianza dei certificati ISO 9001:2015 e ISO 45001:2018 e ISO/IEC 27001:2022, rispettivamente dei Sistemi di Gestione per la Qualità, del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro e del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni, di ENAV, Techno Sky ed IDS AirNav;
- le attività di sorveglianza del certificato ISO 37001:2016 del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di ENAV;
- le attività di sorveglianza del certificato ISO 14001:2015 del Sistema di Gestione Ambientale di IDS AirNav;
- le attività di sorveglianza del certificato UNI/PdR 125:2022 di ENAV, relativamente alla parità di genere nelle imprese;
- le attività di audit finalizzate al mantenimento della certificazione del modello organizzativo di ENAV in conformità al modello EASI (Ecosistema Aziendale Sostenibile Integrato).

Per quanto riguarda la flotta aerea di *Flight Inspection and Validation*, la Capogruppo è stata oggetto di audit specifici da parte di ENAC per la sorveglianza relativa alle "Operazioni specializzate e Operazioni commerciali specializzate" e per verificare il mantenimento del Certificato di Approvazione dell'impresa di gestione della Aeronavigabilità e del Certificato di Approvazione dell'impresa di manutenzione.
ENAV, inoltre, nel mese di novembre è stata sottoposta a un audit da parte della General Civil Aviation Authority (GCAA) degli Emirati Arabi Uniti, finalizzato al mantenimento della propria certificazione quale Organizzazione per la Progettazione di Procedure Strumentali di Volo (*Instrument Flight Procedure Design* - IFPD), in conformità alle Civil Aviation Regulations della GCAA degli EAU.

Relativamente alle ulteriori certificazioni/attestazioni della controllata Techno Sky, si evidenzia che nel 2025 sono stati effettuati con esito positivo:

- l'audit di mantenimento da parte dell'Organismo Internazionale di Certificazione DNV della certificazione ai sensi del Regolamento (UE) 2024/573 (certificazione delle imprese per quanto concerne gli interventi sulle apparecchiature fisse di refrigerazione e condizionamento d'aria e le pompe di calore fisse contenenti gas fluorurati ad effetto serra);
- la verifica di sorveglianza da parte di Accredia ai fini dell'accreditamento del laboratorio di Taratura, in accordo alla norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018;
- l'audit da parte di Teledife finalizzato alla qualificazione allo standard NATO AQAP 2110/2210.

In relazione al modello *Capability Maturity Model for Development* (CMMI):

- la società Techno Sky ha mantenuto il livello di maturità 2 CMMI -DEV/SAF/SEC, sia per le attività di sviluppo software, sia per le aree di *safety* e *cyber security* nell'ambito del ciclo di vita di realizzazione del software (*Security by Design*);
- la società IDS AirNav ha rinnovato il livello di maturità 3 del modello (*Capability Maturity Model for Development)* CMMI – DEV/SAF/SEC sia per le attività di sviluppo software, sia per le aree di *safety* e *cyber security* nell'ambito del ciclo di vita di sviluppo dei prodotti software (*Security by Design*).

In ultimo, nel mese di gennaio 2025, la società D-Flight ha ottenuto da ENAC la certificazione quale Fornitore di Servizi comuni di informazione ai sensi del Regolamento di Esecuzione UE 2021/664 della Commissione Europea del 22 aprile 2021 relativo al quadro normativo per lo U-Space.

Operazioni rilevanti

Nel corso del 2025 non sono state poste in essere operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale, finanziaria e economica del Gruppo.

Operazioni atipiche e/o inusuali

Ai sensi della comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 n. DEM/6064293 si precisa che nel corso dell'esercizio 2025 il Gruppo non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali e che non vi sono stati eventi ed operazioni significative di natura non ricorrente.
A tal proposito, sono definite come tali le operazioni che per significatività/rilevanza, natura delle controparti, oggetto della transazione, modalità di determinazione del prezzo di trasferimento e tempistica dell'accadimento possono dar luogo a dubbi sulla correttezza e/o completezza delle informazioni di bilancio, sul conflitto di interesse, sulla salvaguardia del patrimonio aziendale nonché sulla tutela degli azionisti di minoranza.

Rapporti con Parti Correlate

Per parti correlate si intendono le entità controllate, direttamente o indirettamente da ENAV, il controllante Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) le entità controllate e collegate, direttamente o indirettamente dal MEF stesso e il Ministero vigilante quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Sono altresì parti correlate gli amministratori e i loro stretti familiari, i componenti effettivi del Collegio Sindacale e i loro stretti familiari, i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro stretti familiari della Capogruppo e delle società da questa direttamente e/o indirettamente controllate e i fondi rappresentativi di piani per benefici successivi alla fine del rapporto di lavoro dei dipendenti del Gruppo.
Le operazioni con parti correlate compiute dal Gruppo nel 2025 sono rappresentate sostanzialmente da prestazioni facenti parte della ordinaria gestione e regolate a condizioni di mercato, come più ampiamente descritto nella nota n. 33 del Bilancio Consolidato e nella nota n. 31 del Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2025.
La Capogruppo, in conformità a quanto previsto dall'art. 2391 bis del codice civile e in ottemperanza ai principi dettati dal Regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate adottato con delibera CONSOB n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche ed integrazioni, ha istituito, con efficacia a decorrere dalla data di ammissione alle negoziazioni delle azioni della società sul mercato Euronext Milan, organizzato e gestito da Borsa Italiana, la procedura che disciplina le Operazioni con parti Correlate approvata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 21 giugno 2016 e oggetto di successivi aggiornamenti di cui l'ultima versione approvata dal Consiglio di Amministrazione, previo parere favorevole del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, in data 17 marzo 2025. La nuova Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate ha recepito l'emendamento al Regolamento Parti Correlate attuato da CONSOB con Delibera n. 21624 del 10 dicembre 2020 in attuazione della delega contenuta nel novellato art. 2391-bis del Codice civile. Tale procedura è disponibile sul sito internet di ENAV www.enav.it sezione Governance area documenti societari.
Si precisa che nel 2025 non sono state poste in essere operazioni di maggiore rilevanza e non vi sono state operazioni soggette agli obblighi informativi in quanto rientranti nei casi di esclusione previsti dalla procedura, né operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale consolidata o sui risultati consolidati dell'esercizio.

Adesione al processo di semplificazione normativa ex Delibera CONSOB n. 18079 del 20 gennaio 2012

Ai sensi dell'art. 3 della Delibera CONSOB n. 18079 del 20 gennaio 2012, ENAV ha dichiarato di aderire al regime di semplificazione previsto dagli artt. 70, comma 8, e 71, comma 1-bis, del Regolamento CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 e s.m.i. (Regolamento Emittenti CONSOB), avvalendosi pertanto della facoltà di derogare agli obblighi di pubblicazione dei documenti informativi prescritti in occasione di operazioni significative di fusione, scissione, aumenti di capitale mediante conferimento di beni in natura, acquisizioni e cessioni.

7 Prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato di ENAV S.p.A. e i corrispondenti dati consolidati

Ai sensi della comunicazione CONSOB n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006, viene riportato di seguito il prospetto di raccordo tra il risultato dell'esercizio e il Patrimonio Netto di Gruppo e gli analoghi valori della Capogruppo.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025		al 31.12.2024	
	Risultato di esercizio	**Patrimonio Netto**	**Risultato di esercizio**	**Patrimonio Netto**
Enav	82.257	1.100.891	118.191	1.168.941
Eccedenza dei patrimoni netti dei bilanci di esercizio, comprensivi dei risultati di esercizio, rispetto ai valori di carico delle partecipazioni consolidate	11.137	(19.112)	7.625	(22.401)
Avviamento Techno Sky	0	66.486	0	66.486
Avviamento IDS Airnav	0	26.986	0	26.986
PPA- IDS Airnav	(864)	3.421	(1.799)	4.285
PPA- IDS Airnav - Effetto Fiscale	241	(955)	502	(1.195)
Fair Value OCI -Partecipazione Aireon LLC	0	1.460	0	(4.356)
Effetto fiscale	0	(307)	0	915
Storno margini su investimenti infragruppo	497	(13.971)	1.680	(14.469)
Effetto fiscale	(143)	4.021	(484)	4.165
Totale di Gruppo e Terzi	**93.125**	**1.168.920**	**125.715**	**1.229.357**
PN di terzi	69	1.084	(114)	1.016
Totale di Gruppo	**93.056**	**1.167.836**	**125.829**	**1.228.341**

8 Eventi di rilievo successivi al 31 dicembre 2025

Tra gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio si segnala che il *management* aziendale ha finalizzato, a gennaio 2026, un'operazione di *refinancing* di quota parte del debito in scadenza a marzo 2026. In particolare, la soluzione finanziaria individuata da ENAV ha riguardato la sottoscrizione di (i) un *Term Loan* di 150 milioni di euro, della durata di 5 anni e di (ii) un *Term Loan* di 100 milioni di euro, della durata di 3 anni con un *pool* di banche (Intesa Sanpaolo, UniCredit e Mediobanca), entrambi da rimborsare integralmente a scadenza. Coerentemente con la strategia finanziaria del Gruppo, gli introiti di tale operazione di *refinancing* sono stati destinati a coprire quota parte dell'integrale rimborso del *Term Loan* di 360 milioni di euro sottoscritto a marzo 2023.
Tale soluzione di *funding,* nel confermare ulteriormente il riconosciuto ed apprezzato *standing* creditizio del Gruppo ENAV, consente di consolidarne la struttura finanziaria nel medio lungo periodo. Nell'ambito della stessa operazione sono state inoltre rinnovate, con gli stessi istituti bancari, le linee di credito *committed* per complessivi 90 milioni di euro, di cui 60 milioni di euro a 5 anni e 30 milioni di euro a 3 anni.
Con riferimento al conflitto in Medio Oriente, iniziato a fine febbraio 2026, si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione".

9 Evoluzione prevedibile della gestione

L'anno 2025 ha evidenziato per gli Stati europei un andamento economico altalenante, con una moderata crescita del PIL in Italia, pari al +0,5%.
In tale scenario, particolarmente influenzato è stato il traffico nazionale, il quale, anche per effetto del riposizionamento operativo nel Gruppo Lufthansa di alcune compagnie rilevanti per il mercato italiano, ha chiuso l'anno 2025 con un risultato negativo (-1,3% per i voli commerciali rispetto al precedente anno).
Pur a fronte, tuttavia, della contrazione del traffico nazionale, l'andamento del trasporto aereo nel 2025 in Italia si è comunque posizionato su volumi positivi, supportato dalla spinta del traffico internazionale operante sugli scali nazionali, nonché dal considerevole volume dei voli in attraversamento dei cieli nazionali, i cosiddetti sorvoli. Tale trend ha trovato conferma nella maggiore presenza di passeggeri negli aeroporti italiani (229,7 milioni, +5%), nonché nella crescita complessiva dei voli commerciali (2,4 milioni, +6,4%).
L'eredità lasciata dall'anno appena trascorso ha trovato conferma nei primi dati registrati all'inizio del 2026, laddove, con riferimento al mese di gennaio, il dato relativo ai voli complessivi ha visto un'ulteriore crescita del 5,8%, con le Unità di Servizio in aumento del 6,9%.
Pur in tale contesto, si evidenzia come permangano degli aspetti avulsi dal diretto controllo della Società, i quali potrebbero determinare un peggioramento nei volumi di traffico aereo in Italia nel corso del 2026.
Ci si riferisce in particolare all'effetto combinato del (i) proseguimento del trend negativo del traffico nazionale, e del (ii) contestuale indebolimento della componente di traffico internazionale e di sorvolo, correlato al contesto di crisi politica che sta caratterizzando il medio-oriente, con particolare riferimento al conflitto in IRAN.

La crisi mediorientale al momento sembrerebbe essere circoscritta e particolarmente riconducibile al conflitto in IRAN, tenuto conto che il coinvolgimento di altri Stati limitrofi appare al momento pressoché secondario. In tale fase le compagnie aeree stanno ripianificando i propri voli, così come il network manager di Eurocontrol sta indirizzando le aerovie su quadranti alternativi.
Stante tale situazione, i dati parziali riferibili al periodo in esame (2 settimane) sembrerebbero evidenziare ad oggi un impatto comunque limitato, con un volume di voli e Unità di Servizio che, pur in riduzione rispetto ai dati registrati a gennaio, resterebbero tuttavia ancora in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno 2025.
Da sottolineare tuttavia come il conflitto in atto sia iniziato da non molto tempo, e che quindi la base temporale di riferimento, ivi compreso gli eventi intercorsi in tale frangente, non consenta ad oggi una valutazione circostanziata circa l'impatto effettivo sul traffico aereo nel nostro paese. Lo stesso potenziale maggior coinvolgimento di più Stati, ad oggi non riscontrabile, e la durata del conflitto potrebbero incidere in maniera rilevante sulle stime del traffico e delle Unità di Servizio attese in Italia nel corso del 2026.

Non meno importante potrebbero essere i) l'effetto dell'aumento in corso del combustibile aereo a causa della guerra, che, se fosse riflesso anche in parte sul prezzo dei biglietti aerei, potrebbe ridurre nel medio periodo la propensione a viaggiare, ii) la possibile o meno ridistribuzione delle mete turistiche dal Medio Oriente verso altre aeree.
Verosimilmente, anche l'ufficio statistico di Eurocontrol (Statfor), a seguito di tale scenario in evoluzione – ovvero in attesa di quadro più certo – potrebbe optare di rimandare il consueto outlook di marzo sul traffico e le Unità di Servizio.
Per quanto detto, quindi, anche se l'entità dell'impatto resta difficile al momento da stimare con precisione, laddove il contesto osservabile in tale frangente dovesse restare stabile anche nelle prossime settimane, ovvero la crisi in atto restasse circoscritta territorialmente e nel tempo, il traffico e le Unità di Servizio per l'anno 2026 potrebbero non subire particolari variazioni rispetto alle stime previste nel Piano Industriale e nel Piano di Performance.
A fronte, tuttavia, di un allargamento ed un allungamento del conflitto, l'impatto sui volumi di traffico in Italia potrebbe essere maggiore, con potenziali ripercussioni sulle stime di Unità di Servizio attese per il 2026.
In tale ultimo caso, occorre ricordare come lo schema tariffario e delle performance a cui la Capogruppo è soggetta prevede comunque un sistema di condivisione dei rischi, per il quale la potenziale perdita di Unità di Servizio a carico della Società, rispetto alla stima iniziale, non sarebbe, a parità di altre condizioni, mai superiore al 4,4%.
Inoltre, anche sulla base delle esperienze maturate nel recente passato, la Società potrebbe comunque avviare, nel caso le condizioni lo richiedessero, delle azioni di contenimento dei costi, orientate a mitigare le riduzioni dei ricavi da traffico aereo.

10 Proposta del consiglio di amministrazione all'assemblea degli azionisti

Signori Azionisti,
il Consiglio di Amministrazione Vi propone di:

- approvare il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2025 di ENAV S.p.A. che chiude con un utile di esercizio di euro 82.256.817,35;
- destinare l'utile di esercizio per il 5% pari a euro 4.112.840,87 a riserva legale, come indicato dall'art. 2430 comma 1 del Codice civile, per euro 78.142.331,20 a titolo di dividendo in favore degli Azionisti e per euro 1.645,28 da riportare nella riserva disponibile per utili portati a nuovo;
- prelevare dalla riserva di capitali disponibile un importo di euro 78.552.000,00 al fine di distribuire, unitamente alla destinazione a dividendo del risultato di esercizio, un dividendo complessivo pari a euro 156.694.331,20 corrispondenti a un dividendo di euro 0,29 per ogni azione che risulterà in circolazione alla data di stacco della cedola, escluse le azioni proprie in portafoglio alla record date;
- porre in pagamento l'indicato dividendo dell'esercizio di euro 0,29 per azione il 24 giugno 2026, con data stacco della cedola coincidente con il 22 giugno 2026 e record date coincidente con il 23 giugno 2026.

Roma, 23 marzo 2026

Il Consiglio di Amministrazione





PROSPETTI CONSOLIDATI del Gruppo ENAV p.184

NOTE ILLUSTRATIVE del Gruppo ENAV p.192

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO sul Bilancio Consolidato p.256

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE sul Bilancio Consolidato p.258



02

BILANCIO CONSOLIDATO al 31 dicembre 2025

Bilancio Consolidato del Gruppo ENAV al 31 dicembre 2025

PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO ENAV **184**
Prospetto della Situazione Patrimoniale – Finanziaria Consolidata 184
Prospetto del Conto Economico Consolidato 186
Prospetto delle altre componenti di Conto Economico Complessivo Consolidato 187
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato 188
Rendiconto Finanziario Consolidato 190

NOTE ILLUSTRATIVE DEL GRUPPO ENAV **192**
Informazioni generali 192
Forma e contenuto del Bilancio Consolidato 192
Principi e area di consolidamento 193
Principi contabili e criteri di valutazione 196
Uso di stime 208
Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche adottate dal Gruppo 211
Note alla Situazione Patrimoniale – Finanziaria Consolidata 213
Note al Conto Economico Consolidato 231
Altre informazioni 239

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto sul Bilancio Consolidato **256**

Relazione della Società di Revisione sul Bilancio Consolidato **258**

Prospetti consolidati del Gruppo ENAV

Prospetto della Situazione Patrimoniale – Finanziaria Consolidata

(valori in euro)

	Note	al 31.12.2025		al 31.12.2024	
ATTIVITÀ			di cui con parti correlate (Nota 33)		di cui con parti correlate (Nota 33)
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività Materiali	7	805.699.495	0	810.356.674	0
Attività Immateriali	8	190.695.958	0	189.526.210	0
Partecipazioni in altre imprese	9	53.732.623	0	54.743.622	0
Attività finanziarie non correnti	10	343.787	0	343.787	0
Attività per imposte anticipate	11	23.010.651	0	27.623.918	0
Crediti da attività regolamentata	13	195.098.530	0	385.454.419	0
Crediti commerciali non correnti	14	272.689	0	0	0
Altre attività non correnti	16	59.576	0	49.473	0
Totale Attività non correnti		**1.268.913.309**		**1.468.098.103**	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze	15	59.820.244	0	60.473.019	0
Crediti commerciali correnti	14	260.916.457	54.624.187	232.461.845	54.385.810
Crediti da attività regolamentata	13	220.445.833	0	223.541.140	0
Crediti per imposte sul reddito	12	16.384.064	0	658.050	0
Altre attività correnti	16	38.124.945	7.308.217	20.349.589	936.082
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	17	447.672.655	0	356.821.419	0
Totale Attività correnti		**1.043.364.198**		**894.305.062**	
Attività destinate alla dismissione	**18**	**4.256.672**		**4.549.850**	
TOTALE ATTIVITÀ		**2.316.534.179**		**2.366.953.015**	

Prospetto della Situazione Patrimoniale – Finanziaria Consolidata

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

(valori in euro)

	Note	al 31.12.2025	di cui con parti correlate (Nota 33)	al 31.12.2024	di cui con parti correlate (Nota 33)
PATRIMONIO NETTO					
Capitale sociale	19	541.744.385	0	541.744.385	0
Riserve	19	486.032.029	0	494.790.145	0
Utili/(Perdite) portati a nuovo	19	47.004.645	0	65.978.721	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio	19	93.056.103	0	125.828.827	0
Totale Patrimonio Netto attribuibile agli azionisti della Capogruppo	**19**	**1.167.837.162**	**0**	**1.228.342.078**	**0**
Capitale e Riserve attribuibile alle minoranze		1.014.578	0	1.128.629	0
Utile/(Perdita) attribuibile alle minoranze		69.275	0	(114.051)	0
Totale Patrimonio Netto attribuibile alle minoranze		**1.083.853**	**0**	**1.014.578**	**0**
Totale Patrimonio Netto	**19**	**1.168.921.015**		**1.229.356.656**	
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi rischi e oneri	20	2.682.175	0	1.534.383	0
Benefici ai dipendenti	21	32.360.940	0	36.428.199	0
Passività per imposte differite	11	39.651	0	410.052	0
Passività finanziarie non correnti	22	196.779.703	0	567.657.391	0
Debiti commerciali non correnti	23	470.899	0	216.288	0
Debiti da attività regolamentata	13	9.680.799	0	29.725.136	0
Altre passività non correnti	24	137.257.783	0	137.999.229	0
Totale Passività non correnti		**379.271.950**		**773.970.678**	
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi rischi e oneri	20	3.108.780	0	9.546.285	0
Debiti commerciali correnti	23	145.658.328	46.257.825	129.590.771	12.866.999
Debiti da attività regolamentata	13	32.819.265	0	21.834.717	0
Debiti per imposte sul reddito	12	791.985	0	228.492	0
Passività finanziarie correnti	22	382.434.847	0	22.007.129	0
Altre passività correnti	24	203.513.762	69.650.635	180.395.677	62.167.126
Totale Passività correnti		**768.326.967**		**363.603.071**	
Passività direttamente associate alle attività destinate alla dismissione	**18**	**14.247**		**22.610**	
Totale Passività		**1.147.613.164**		**1.137.596.359**	
Totale Patrimonio Netto e Passività		**2.316.534.179**		**2.366.953.015**	

Prospetto del Conto Economico Consolidato

(valori in euro)

	Note	2025	di cui con parti correlate (Nota 33)	2024	di cui con parti correlate (Nota 33)
RICAVI					
Ricavi da attività operativa	25	1.173.112.062	90.664.421	1.055.408.789	95.905.176
Balance	25	(190.401.166)	0	(55.656.970)	0
Totale ricavi da contratti con i clienti	*25*	*982.710.896*		*999.751.819*	
Altri ricavi e proventi operativi	26	58.354.606	43.411.095	49.129.915	35.964.269
Totale ricavi		**1.041.065.502**		**1.048.881.734**	
COSTI					
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	27	(9.649.546)	(973.948)	(12.238.867)	(995.470)
Costi per servizi	27	(158.549.668)	(15.176.056)	(144.398.233)	(5.630.897)
Costo del personale	28	(632.575.897)	(1.719.466)	(592.435.596)	(1.672.016)
Costi per godimento beni di terzi	27	(1.724.671)	(27.915)	(1.665.919)	(28.388)
Altri costi operativi	27	(4.226.214)	0	(3.565.051)	0
Costi per lavori interni capitalizzati	29	34.714.740	0	28.482.758	0
Totale costi		**(772.011.256)**		**(725.820.908)**	
Ammortamenti	7 e 8	(125.654.662)	0	(131.845.571)	0
(Svalutazioni)/Ripristini per riduzione di valore di crediti	14	(2.542.485)	0	(2.452.741)	0
Accantonamenti	20	(202.293)	0	(1.558.914)	0
Risultato Operativo		**140.654.806**		**187.203.600**	
PROVENTI E ONERI FINANZIARI					
Proventi finanziari	30	15.333.114	0	16.831.647	0
Oneri finanziari	30	(22.178.178)	0	(25.487.795)	0
Utile (perdita) su cambi	30	(1.232.499)	0	369.862	0
Totale proventi e oneri finanziari		**(8.077.563)**		**(8.286.286)**	
Risultato prima delle imposte		**132.577.243**		**178.917.314**	
Imposte dell'esercizio	31	(39.451.865)	0	(53.202.538)	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio		**93.125.378**		**125.714.776**	
quota di interessenza del Gruppo		*93.056.103*		*125.828.827*	
quota di interessenza delle minoranze		*69.275*		*(114.051)*	
Utile/(Perdita) base per azione	37	0,17		0,23	
Utile diluito per azione	37	0,17		0,23	

Prospetto delle altre componenti di Conto Economico Complessivo Consolidato

(valori in euro)

	Note	2025	2024
Utile/(Perdita) dell'esercizio	**19**	**93.125.378**	**125.714.776**
Componenti di conto economico complessivo che saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio:			
- differenze da conversione bilanci esteri	19	(7.894.512)	3.965.759
Totale componenti di conto economico complessivo che saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio		**(7.894.512)**	**3.965.759**
Componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio:			
- adeguamento al fair value delle partecipazioni in altre imprese	9	5.815.086	5.101.550
- utili/(perdite) attuariali su benefici ai dipendenti	19 e 21	535.532	371.780
- effetto fiscale	11 e 19	(1.221.168)	(1.030.059)
Totale componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio		**5.129.450**	**4.443.271**
Totale Utile / (Perdita) di Conto Economico complessivo		**90.360.316**	**134.123.806**
quota di interessenza del Gruppo		90.291.041	134.237.857
quota di interessenza delle minoranze		69.275	(114.051)

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

CAPITALE SOCIALE E RISERVE DEL GRUPPO

(valori in euro)

	Note	Capitale sociale	Riserva legale	Riserve diverse	Riserva per utili/ (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti
Patrimonio Netto al 31 dicembre 2023	**19**	**541.744.385**	**47.270.441**	**439.132.493**	**(8.356.436)**
Destinazione del risultato di esercizio precedente		0	5.359.874	0	0
Erogazione dividendo		0	0	0	0
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie		0	0	1.071.928	0
Riserva differenza da conversione		0	0	3.965.759	0
Piano di incentivazione a lungo termine		0	0	(54.356)	0
Utile/(perdita) complessiva rilevata, di cui:					
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio netto		0	0	4.030.224	413.046
- utile/(perdita) dell'esercizio		0	0	0	0
Patrimonio Netto al 31 dicembre 2024	**19**	**541.744.385**	**52.630.315**	**448.146.048**	**(7.943.390)**
Destinazione del risultato di esercizio precedente		0	5.909.546	0	0
Erogazione dividendo		0	0	(7.448.000)	0
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie		0	0	(4.983.448)	0
Riserva differenza da conversione		0	0	(7.894.512)	0
Piano di incentivazione a lungo termine		0	0	528.848	0
Utile/(perdita) complessiva rilevata, di cui:					
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio netto		0	0	4.593.918	535.532
- utile/(perdita) dell'esercizio		0	0	0	0
Patrimonio Netto al 31 dicembre 2025	**19**	**541.744.385**	**58.539.861**	**432.942.854**	**(7.407.858)**

Riserva Cash Flow Hedge	Totale riserve	Utili/ (perdite) portati a nuovo	Utile/ (perdita) dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto attribuibile agli azionisti della Capogruppo	Patrimonio Netto attribuibile alle minoranze	Totale Patrimonio Netto
1.957.172	**480.003.670**	**82.936.060**	**112.921.182**	**1.217.605.297**	**1.128.629**	**1.218.733.926**
0	5.359.874	107.561.308	(112.921.182)	0	0	0
0	0	(124.455.480)	0	(124.455.480)	0	(124.455.480)
0	1.071.928	0	0	1.071.928	0	1.071.928
0	3.965.759	0	0	3.965.759	0	3.965.759
0	(54.356)	(63.167)	0	(117.523)	0	(117.523)
0	4.443.270	0	0	4.443.270	0	4.443.270
0	0	0	125.828.827	125.828.827	(114.051)	125.714.776
1.957.172	**494.790.145**	**65.978.721**	**125.828.827**	**1.228.342.078**	**1.014.578**	**1.229.356.656**
0	5.909.546	119.919.281	(125.828.827)	0	0	0
0	(7.448.000)	(138.720.000)	0	(146.168.000)	0	(146.168.000)
0	(4.983.448)	0	0	(4.983.448)	0	(4.983.448)
0	(7.894.512)	0	0	(7.894.512)	0	(7.894.512)
0	528.848	(173.357)	0	355.491	0	355.491
0	5.129.450	0	0	5.129.450	0	5.129.450
0	0	0	93.056.103	93.056.103	69.275	93.125.378
1.957.172	**486.032.029**	**47.004.645**	**93.056.103**	**1.167.837.162**	**1.083.853**	**1.168.921.015**

Rendiconto Finanziario Consolidato

(valori in migliaia di euro)

	Note	2025	di cui con parti correlate	2024	di cui con parti correlate
DISPONIBILITÀ LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO (A)	**17**	**361.334**	**0**	**224.876**	**0**
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio					
Risultato dell'esercizio prima delle imposte		132.577	0	178.917	0
Ammortamenti	7 e 8	125.655	0	131.846	0
Interest cost	21	1.082	0	1.213	0
Effetto cambio	19	338	0	165	0
Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di attività materiali e immateriali	7 e 8	1	0	12	0
Accantonamento per piani di stock grant	28	1.890	0	954	0
Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	20	203	0	1.559	0
Decremento/(Incremento) Rimanenze	15	1.232	0	2.711	0
Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti e non correnti	14	(28.727)	(238)	(14.286)	4.304
Decremento/(Incremento) Crediti/Debiti da attività regolamentata correnti e non correnti	13	184.390	0	47.592	0
Decremento/(Incremento) Crediti e debiti per imposte sul reddito	12	(52.668)	0	(56.537)	0
Variazione delle Altre attività e passività correnti	16 e 24	(358)	1.112	20.794	12.617
Variazione delle Altre attività e passività non correnti	16 e 24	(752)	0	(2.879)	0
Variazione netta della passività per benefici ai dipendenti	21	(4.614)	0	(3.842)	0
Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	23	(19.627)	28.596	(30.329)	(2.929)
TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ D'ESERCIZIO (B)		**340.622**		**277.890**	
di cui Imposte pagate		(51.246)		(55.470)	
di cui Interessi pagati		(18.975)		(23.348)	

Continua

Segue

(valori in migliaia di euro)

	Note	2025	di cui con parti correlate	2024	di cui con parti correlate
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di investimento					
Investimenti in attività materiali	7	(84.984)	0	(103.974)	0
Investimenti in attività immateriali	8	(28.136)	0	(15.079)	0
Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimenti	23	36.151	4.795	40.296	2.066
TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO - (C)		**(76.969)**		**(78.757)**	
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento					
Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	22	0	0	80.000	0
(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	22	(19.011)	0	(18.879)	0
Acquisto azioni proprie	19	(6.519)	0	0	0
Variazione netta delle passività finanziarie	22	(1.066)	0	501	0
Distribuzione di dividendi	19	(146.168)	(77.878)	(124.455)	(66.310)
TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (D)		**(172.764)**		**(62.833)**	
Flusso di cassa complessivo (E = B+C+D)		**90.889**		**136.300**	
Differenze cambio su disponibilità liquide (F)		**(306)**		**158**	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (G = A+E+F)(*)	**17**	**451.917**		**361.334**	

(*) Le disponibilità liquide ed equivalenti di inizio e fine esercizio contengono la liquidità della controllata Enav Asia Pacific in liquidazione volontaria

Note illustrative del Gruppo ENAV

1. Informazioni Generali

ENAV S.p.A. (di seguito anche la "Società" o la "Capogruppo"), nasce nel 2001 dalla trasformazione disposta con legge n. 665/1996 dell'Ente Pubblico Economico denominato Ente Nazionale di Assistenza al Volo che, a sua volta, deriva dall'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (A.A.A.V.T.A.G.) ed ha sede legale in Roma (Italia), via Salaria n. 716, e altre sedi secondarie e presidi operativi su tutto il territorio nazionale.
Dal 26 luglio 2016, le azioni di ENAV sono quotate sul Mercato Telematico Azionario EXM – Euronext Milan organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. e, al 31 dicembre 2025, il capitale della Società risulta detenuto per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), per il 46,46% da azionariato istituzionale ed individuale e per lo 0,26% dalla stessa ENAV sotto forma di azioni proprie.
L'attività del Gruppo ENAV consiste nel servizio, svolto dalla Capogruppo, di gestione e controllo del traffico aereo da 45 Torri di controllo e quattro Centri di controllo d'area (ACC) sul territorio nazionale 24 ore su 24 e negli altri servizi essenziali per la navigazione aerea nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza, nella conduzione tecnica e manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo, in attività di vendita di soluzioni software in ambito aeronautico e in attività di sviluppo commerciale e di consulenza aeronautica. Le modalità di valutazione e rappresentazione sono ricondotte a quattro settori operativi quali quello dei servizi di assistenza al volo, dei servizi di manutenzione, dei servizi di soluzioni software AIM e del settore residuale definito altri settori.
Il Bilancio Consolidato del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 comprende i Bilanci di ENAV S.p.A. e delle sue controllate ed è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione del 23 marzo 2026, che ne ha autorizzato la diffusione. Il presente bilancio è assoggettato a revisione legale da parte della PwC S.p.A. in virtù dell'incarico di revisione per il novennio 2025-2033 conferito dall'Assemblea del 10 maggio 2024.

2. Forma e contenuto del Bilancio Consolidato

Il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 di ENAV S.p.A. e delle sue controllate (di seguito anche il "Gruppo") è stato redatto in conformità ai principi contabili internazionali International Accounting Standards (IAS) ed International Financial Reporting Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB) ed alle relative interpretazioni (IFRIC e SIC), adottati dall'Unione Europea con il Regolamento Europeo n. 1606/2002 nonché ai sensi del D. Lgs n. 38 del 28 febbraio 2005 che ha disciplinato l'applicazione degli IFRS nell'ambito del corpo legislativo italiano.
Per IFRS si intendono tutti gli International Financial Reporting Standards, tutti gli International Accounting Standards (IAS), tutte le interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee (SIC) adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti Europei pubblicati sino al 23 marzo 2026, data in cui il Consiglio di Amministrazione di ENAV S.p.A. ha approvato il Bilancio Consolidato.
I principi contabili nel seguito descritti riflettono la piena operatività del Gruppo ENAV, nel prevedibile futuro essendo applicati nel presupposto della continuità aziendale e sono conformi a quelli applicati nella redazione del Bilancio Consolidato del precedente esercizio.
Il Bilancio Consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo ENAV. Tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse sono espressi in migliaia di euro, salvo dove diversamente indicato.
Di seguito sono riportati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dal Gruppo ENAV, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 Presentazione del bilancio e in conformità a quanto previsto dalla Delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006 in merito all'evidenza dell'ammontare delle posizioni o transazioni con parti correlate negli schemi di bilancio e, ove esistenti, alla rappresentazione nel prospetto di Conto Economico Consolidato dei

proventi e oneri derivanti da operazioni significative non ricorrenti ovvero da fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività. Nel corso dell'esercizio 2025 non sono state effettuate operazioni atipiche e rilevanti tali da richiederne la separata esposizione. Gli schemi di bilancio utilizzati sono i seguenti:

- prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio corrente e non corrente, con specifica separazione, qualora presenti, delle attività classificate come possedute per la vendita e delle passività incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita o per la distribuzione ai soci. Le attività correnti, che includono le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti, sono quelle destinate a essere realizzate, cedute o consumate nel normale ciclo operativo del Gruppo o nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio. Le passività correnti sono quelle per le quali è prevista l'estinzione nel normale ciclo operativo del Gruppo o nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio;
- prospetto di Conto Economico Consolidato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- prospetto delle altre componenti di Conto Economico Complessivo Consolidato che comprende, oltre al risultato di esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci del patrimonio netto consolidato distinte nelle componenti che saranno successivamente riclassificate a conto economico da quelle che invece non lo saranno;
- prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato;
- Rendiconto Finanziario Consolidato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto e mediante la presentazione dei flussi finanziari netti generati dall'attività di esercizio, di investimento e di finanziamento.

Il Gruppo ha applicato la nuova definizione di rilevanza introdotta con le modifiche allo IAS 1 e allo IAS 8 in cui si afferma che un'informazione è rilevante se è ragionevole presumere che la sua omissione, errata indicazione od occultamento potrebbe influenzare le decisioni che gli utilizzatori principali dei bilanci redatti per scopi di carattere generale prendono sulla base di tali bilanci, che forniscono informazioni finanziarie circa la specifica entità che redige il bilancio. La rilevanza dipende dalla natura o dall'entità dell'informazione, o da entrambe. Il Gruppo valuta se l'informazione, singolarmente o in combinazione con altre informazioni, è rilevante nel contesto del bilancio, considerato nel suo insieme.
Il Bilancio Consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico con l'eccezione delle voci di bilancio in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del fair value.
Ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è posta a raffronto con il corrispondente valore del precedente esercizio.
La Direttiva 2004/109/CE (la Direttiva Transparency) e il Regolamento Delegato UE 2019/815 hanno introdotto l'obbligo per gli emittenti valori mobiliari quotati nei mercati regolamentati dell'Unione Europea di redigere la Relazione Annuale Integrata in un formato elettronico unico di comunicazione (European Single Electronic Format), approvato da ESMA. Pertanto, è stato previsto che la Relazione Annuale Integrata sia predisposta nel formato XHTML e che, per gli esercizi avviati a decorrere dal 1° gennaio 2022, sia predisposta la marcatura delle Note illustrative al bilancio consolidato, oltre quella dei relativi prospetti di bilancio, utilizzando la tassonomia ESMA-IFRS e il linguaggio informatico integrato iXBRL.
In conformità a tali disposizioni, la Relazione Annuale Integrata è stata pubblicata nel formato elettronico unico di comunicazione oltre al formato usuale di cortesia.

3. Principi e area di consolidamento

Società controllate

Il Bilancio Consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa, in accordo con il principio IFRS 10.
Il controllo si ottiene quando il Gruppo è esposto o ha diritto a rendimenti variabili, derivanti dal proprio rapporto con l'entità oggetto di investimento e, nel contempo, ha la capacità di incidere su tali rendimenti esercitando il proprio potere su tale entità.

Specificatamente, il Gruppo controlla una partecipata se, e solo se, il Gruppo ha:

- il potere sull'entità oggetto di investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto di investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto di investimento;
- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Generalmente, vi è la presunzione che la maggioranza dei diritti di voto comporti il controllo. A supporto di tale presunzione, quando il Gruppo detiene meno della maggioranza dei diritti di voto o diritti simili, il Gruppo considera tutti i fatti e le circostanze rilevanti per stabilire se controlla l'entità oggetto di investimento, inclusi:

- accordi contrattuali con altri titolari di diritti di voto;
- diritti derivanti da accordi contrattuali;
- diritti di voto del Gruppo;
- diritti di voto potenziali del Gruppo;
- una combinazione dei precedenti fatti e circostanze.

Il Gruppo riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che potrebbero essere intervenuti dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo. Il consolidamento di una controllata inizia quando il Gruppo ne ottiene il controllo e cessa quando il Gruppo perde il controllo. Le attività, le passività, i ricavi ed i costi della controllata acquisita o ceduta nel corso dell'esercizio sono inclusi nel bilancio consolidato dalla data in cui il Gruppo ottiene il controllo fino alla data in cui il Gruppo non esercita più il controllo sulla società.
Se il Gruppo perde il controllo di una controllata, elimina le relative attività e passività e le altre componenti di patrimonio netto, mentre l'eventuale utile o perdita è rilevata a conto economico. La quota di partecipazione eventualmente mantenuta è rilevata al fair value.
I Bilanci delle società controllate sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre 2025, data di riferimento del Bilancio Consolidato, appositamente predisposti ed approvati dagli organi amministrativi delle singole entità, opportunamente rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo ENAV.
Le società controllate, incluse nella predetta area di consolidamento, sono consolidate secondo il metodo integrale, in conformità alle seguenti modalità:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunte linea per linea nel bilancio consolidato;
- il valore contabile delle partecipazioni è eliminato a fronte della corrispondente frazione del patrimonio netto delle imprese partecipate attribuendo ai singoli elementi dell'attivo e del passivo il loro valore corrente alla data di acquisizione del controllo;
- gli utili e le perdite non ancora realizzati per il Gruppo, in quanto derivanti da operazioni tra società del Gruppo stesso, sono eliminati, così come i rapporti reciproci di debito e credito e di costo e di ricavo;
- le rettifiche di consolidamento tengono conto del loro effetto fiscale differito.

Traduzione dei bilanci di società estere

I bilanci delle società controllate sono redatti utilizzando la valuta dell'ambiente economico primario in cui esse operano. Ai fini del Bilancio Consolidato, il bilancio di ciascuna società estera è tradotto in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo, secondo le seguenti regole:

- le attività e le passività sono convertite utilizzando i tassi di cambio in essere alla data di riferimento del bilancio;
- i costi ed i ricavi sono convertiti al cambio medio dell'esercizio, il cui risultato è ritenuto una affidabile approssimazione di quello che risulterebbe dall'applicazione dei cambi vigenti alla data di ciascuna transazione;
- la riserva di conversione, inclusa tra le voci del Patrimonio Netto Consolidato, accoglie sia le differenze di cambio generate dalla conversione delle grandezze economiche a un tasso differente da quello di chiusura sia quelle generate

dalla traduzione dei patrimoni netti di apertura a un tasso di cambio differente da quello di chiusura del periodo di rendicontazione. Tale riserva è riversata a Conto Economico al momento della cessione della relativa partecipazione.

I tassi di cambio adottati per la traduzione dei bilanci delle società con valuta funzionale diversa dall'euro sono riportati nella seguente tabella:

	2025		2024	
	Media dei 12 mesi	**Puntuale al 31 dicembre**	**Media d ei 12 mesi**	**Puntuale al 31 dicembre**
Ringgit malesi	4,8324	4,7682	4,9506	4,6454
Dollari statunitensi	1,1293	1,1750	1,0821	1,0389

Conversione delle poste in valuta

Nel bilancio del Gruppo le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. A fine esercizio le attività e passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura del periodo contabile di riferimento e le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel Conto Economico Consolidato.

Aggregazioni aziendali

Le operazioni di aggregazioni aziendali in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità sono rilevate in accordo con le disposizioni contenute nell'IFRS 3 Aggregazioni aziendali, secondo il metodo dell'acquisizione (acquisition method). Il costo di acquisto, ovvero il corrispettivo trasferito, è rappresentato dal valore corrente (fair value) alla data di acquisizione delle attività cedute, delle passività sostenute o assunte, nonché degli strumenti di capitale emessi dall'acquirente. Il costo di acquisto include il fair value delle eventuali attività e passività per corrispettivi potenziali. I costi direttamente attribuibili all'acquisizione sono rilevati a conto economico.
Il costo di acquisto è allocato rilevando le attività, le passività e le passività potenziali identificabili dell'acquisita ai relativi fair value alla data di acquisizione, e l'importo di qualsiasi partecipazione di minoranza, rispetto al valore netto degli importi delle attività e passività identificabili nell'acquisita stessa valutate al fair value, è rilevato come avviamento, ovvero, se negativo, imputato a conto economico. Il valore delle interessenze di terzi è determinato in proporzione alle quote di partecipazione detenute dai terzi nelle attività nette identificabili dell'acquisita, ovvero al loro fair value alla data di acquisizione.
Qualora l'aggregazione aziendale sia realizzata in più fasi, le quote partecipative precedentemente detenute sarebbero rimisurate al fair value e l'eventuale differenza (positiva o negativa) imputata a conto economico.
L'eventuale corrispettivo potenziale è rilevato al fair value alla data di acquisizione. Le variazioni successive del fair value del corrispettivo potenziale, classificato come strumento finanziario ai sensi di IFRS 9, sono rilevate a conto economico. I corrispettivi potenziali classificati come strumento di capitale non sono rimisurati e vengono contabilizzati direttamente nel Patrimonio Netto.
Nel caso in cui i fair value delle attività, delle passività e delle passività potenziali possano determinarsi solo provvisoriamente, l'aggregazione aziendale è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche, derivanti dal completamento del processo di valutazione, sono rilevate entro 12 mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi.
L'avviamento emergente dall'acquisizione di società controllate, rappresenta l'eccedenza del corrispettivo corrisposto, valutato al fair value alla data di acquisizione, rispetto al valore netto delle attività e passività identificabili nell'acquisita stessa valutate al fair value. Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento non viene assoggettato ad ammortamento, ma sottoposto a verifica almeno annuale di recuperabilità. Al fine della verifica della riduzione di valore (impairment), l'avviamento acquisito nell'ambito di un'aggregazione aziendale è allocato, dalla data di acquisizione, a ciascuna unità generatrice di flussi di cassa (cash generating unit o CGU) del Gruppo in cui si prevedono benefici derivanti dalle sinergie

dell'aggregazione, a prescindere dal fatto che altre attività o passività dell'entità acquisita siano assegnate a tali unità.
Una CGU rappresenta il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari largamente indipendenti. Nel processo di individuazione delle predette CGU, il management ha tenuto conto della natura specifica dell'attività e del business cui appartiene (aree di business, normativa di riferimento, ecc.) verificando che i flussi finanziari in entrata derivanti da un gruppo di attività fossero strettamente indipendenti e ampiamente autonomi da quelli derivanti da altre attività (o gruppi di attività). Inoltre, le attività incluse in ogni CGU sono state individuate anche sulla base delle modalità attraverso le quali il management le monitora e le gestisce nell'ambito del proprio modello di business.
Se l'avviamento è stato allocato a un'unità generatrice di flussi finanziari e l'entità dismette parte delle attività di tale unità, l'avviamento associato all'attività dismessa è incluso nel valore contabile dell'attività quando si determina l'utile o la perdita della dismissione. L'avviamento associato con l'attività dismessa è determinato sulla base dei valori relativi all'attività dismessa e della parte mantenuta nell'unità generatrice di flussi finanziari.

Area di consolidamento

L'area di consolidamento al 31 dicembre 2025 non ha subito variazioni rispetto all'esercizio precedente.
Le società incluse nell'area di consolidamento sono riportate nella seguente tabella con evidenza dei valori del capitale sociale al 31 dicembre 2025 espressi in migliaia di euro e la percentuale di partecipazione:

Denominazione	Sede	Attività svolta	Valuta	Metodo di consolidamento	Capitale sociale	% di partecipazione	
						diretta	di gruppo
Techno Sky S.r.l.	Roma	Servizi	euro	Integrale	1.600	100%	100%
D-Flight S.p.A.	Roma	Servizi	euro	Integrale	50	60%	60%
Enav Asia Pacific in liquidazione volontaria	Kuala Lumpur	Servizi	ringgit malesi	Integrale	127	100%	100%
Enav North Atlantic	Miami	Servizi	dollari statunitensi	Integrale	44.974	100%	100%
IDS AirNav S.r.l	Roma	Servizi	euro	Integrale	500	100%	100%

4. Principi contabili e criteri di valutazione

Nel seguito sono riportati i principi contabili ed i criteri di valutazione applicati per la redazione del Bilancio Consolidato.

Attività materiali

Le Attività materiali sono iscritte al costo, al netto degli ammortamenti e delle eventuali perdite di valore. Il costo include gli oneri accessori direttamente imputabili e necessari alla messa in funzione del bene per l'uso per cui è stato acquisito. In occasione di revisioni o manutenzioni importanti, il costo è incluso nel valore contabile dell'impianto o del macchinario, laddove sia soddisfatto il criterio per la rilevazione. Tutti gli altri costi di riparazione e manutenzione sono rilevati nel conto economico quando sostenuti. In ogni caso i costi sostenuti successivamente all'acquisto sono rilevati ad incremento del valore contabile dell'elemento cui si riferiscono, qualora sia probabile che i futuri benefici associati al costo affluiscano al Gruppo ed il costo dell'elemento possa essere determinato attendibilmente.
L'ammortamento è calcolato in quote costanti, dal momento in cui il cespite è disponibile e pronto all'uso, in funzione della vita utile stimata oggetto di riesame con periodicità annuale. Eventuali cambiamenti di vita utile, se necessari, sarebbero apportati con applicazione prospettica. L'ammortamento tiene conto dell'eventuale valore residuo dei cespiti. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi separatamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del component approach.

La vita utile stimata delle principali classi di attività materiali è la seguente:

Tipologia	Descrizione	Vita utile (anni)
Fabbricati	Fabbricati	25
	Manutenzione straordinaria fabbricati	25
	Costruzioni leggere	10
Impianti e macchinari	Impianti radiofonici	10
	Impianti di registrazione	7
	Impianti di sincronizzazione e centri di controllo	10
	Centrali manuali ed elettromeccaniche	7
	Centrali ed impianti elettrici	10
	Ponti radio, apparecchiature A.F. e amplificazione	10
	Impianti di alimentazione	11
Attrezzature industriali e commerciali	Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	10
	Attrezzatura varia e minuta	7
Altri beni	Macchine elettroniche e sistemi telefonici	7
	Mobili e macchine ordinarie di ufficio	10
	Apparecchiature per elab.ne dati compresi i computer	5
	Autovetture, motocicli e simili	4
	Velivoli aziendali	15
	Equipaggiamento dei velivoli e sistemi di radiomisure	10

Il valore contabile delle attività materiali è sottoposto a verifica, per rilevarne eventuali perdite di valore, qualora eventi o cambiamenti di situazione indichino che il valore di carico non possa essere recuperato. Se esiste un'indicazione di questo tipo e, nel caso in cui il valore di carico ecceda il valore recuperabile, le attività sono svalutate ed iscritte al loro valore recuperabile. Il valore recuperabile delle attività materiali è rappresentato dal maggiore tra il fair value, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso.
Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione all'unità generatrice di flussi finanziari cui tale attività appartiene. Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico nella voce svalutazioni e perdite di valore. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e se fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.
Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione e il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione. La valutazione viene effettuata considerando i principi definiti nell'IFRS 15.
Tra le attività materiali sono altresì iscritti i diritti d'uso ("right of use"), in conformità al principio IFRS 16, connessi a contratti di lease pluriennale, qualora ricorra la condizione del controllo esclusivo del bene oggetto di lease e la fruizione sostanziale di tutti i benefici economici derivanti dall'attività lungo il periodo di utilizzo.
Il right of use viene iscritto ad un valore equivalente alla somma del valore attuale dei flussi di cassa in uscita, previsti contrattualmente, utilizzando quale fattore di attualizzazione il tasso previsto nell'accordo o il tasso di finanziamento marginale.
Il right of use viene ammortizzato tenendo in considerazione il periodo non cancellabile dell'accordo che normalmente coincide con la durata dello stesso.
Con riferimento ai contratti di noleggio pluriennale di autovetture, si procede con la separazione del contratto tra la componente lease, ovvero il corrispettivo di noleggio, e non lease, relativa ai servizi di manutenzione. La componente lease è inclusa nell'ambito del right of use mentre la componente non lease viene imputata a conto economico.

Attività immateriali

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto o di produzione, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione necessari a rendere le attività disponibili per l'uso, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Le attività immateriali acquisite attraverso operazioni di aggregazione di imprese, quali l'avviamento, sono iscritte al valore equo definito alla data di acquisizione, se tale valore può essere determinato in modo attendibile. Le attività immateriali prodotte internamente non sono capitalizzate e si rilevano nel Conto Economico dell'esercizio in cui sono state sostenute.
L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa.
La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.
Le attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate a quote costanti lungo la loro vita utile stimata e sottoposte a test di recuperabilità (impairment test) qualora vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore. La vita utile residua viene riesaminata alla fine di ciascun esercizio o più frequentemente se necessario. Le variazioni della vita utile attesa o delle modalità con cui i futuri benefici economici legati all'attività immateriale sono conseguiti dal Gruppo vengono rilevate modificando il periodo e/o il metodo di ammortamento e trattate come modifiche delle stime contabili.
Gli utili o le perdite derivanti dall'alienazione di un bene immateriale sono misurati come la differenza fra il ricavo netto di vendita e il valore contabile del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione. La valutazione viene effettuata considerando i principi definiti nell'IFRS 15.
Le attività immateriali con vita utile indefinita non sono assoggettate ad ammortamento sistematico bensì ad una valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (impairment test), sia a livello individuale sia a livello di unità generatrice di flussi di cassa. L'eventuale cambiamento da vita utile indefinita a vita utile definita viene applicato su base prospettica.
Il Gruppo non iscrive attività a vita utile indefinita ad eccezione dell'Avviamento derivante da operazioni di aggregazione aziendale. L'avviamento è classificato come attività immateriale a vita utile indefinita ed è inizialmente contabilizzato al costo e successivamente assoggettato a valutazione, almeno annuale, volta a individuare eventuali perdite di valore (si rinvia in merito quanto riportato nel successivo paragrafo 5 nell'ambito della "*Riduzione di valore delle attività (impairment) e unità generatrici di cassa*"). Non è consentito il ripristino di valore nel caso di una precedente svalutazione per perdite di valore.

Rimanenze

Le rimanenze, rappresentate essenzialmente da parti di ricambio relative agli impianti ed apparecchiature per il controllo del traffico aereo, sono iscritte al minore tra il costo ed il valore netto di realizzo. Il costo è determinato in base alla formula del costo medio ponderato, che include gli oneri accessori di competenza. Tali rimanenze, se non più utilizzabili in quanto obsolete, vengono svalutate tramite stanziamento nell'apposito fondo svalutazione magazzino a rettifica diretta del valore dell'attivo.

Partecipazioni in altre imprese

Le partecipazioni in altre imprese, che rappresentano strumenti rappresentativi di capitale sono valutate al fair value.
Il Gruppo ha scelto irrevocabilmente di imputare le variazioni di fair value tra le altre componenti di conto economico complessivo, ovvero in una specifica riserva di patrimonio netto, senza rigiro a conto economico.

Attività finanziarie

Al momento della rilevazione iniziale, le attività finanziarie sono classificate, a seconda dei casi, in base alle successive modalità di misurazione, cioè: al costo ammortizzato, al fair value rilevato nel conto economico complessivo (OCI) e al fair value rilevato nel conto economico. La classificazione delle attività finanziarie al momento della rilevazione iniziale

dipende dalle caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie e dal modello di business che il Gruppo usa per la loro gestione. Ad eccezione dei crediti commerciali che non contengono una componente di finanziamento significativa, il Gruppo inizialmente valuta un'attività finanziaria al suo fair value incrementato dai costi di transazione, nel caso di un'attività finanziaria non al fair value rilevato nel conto economico. I crediti commerciali che non contengono una componente di finanziamento significativa o per i quali il Gruppo ha applicato l'espediente pratico sono valutati al prezzo dell'operazione determinato secondo l'IFRS 15.
Affinché un'attività finanziaria possa essere classificata e valutata al costo ammortizzato o al fair value rilevato in OCI, deve generare flussi finanziari che dipendono solamente dal capitale e dagli interessi sull'importo del capitale da restituire (cosiddetto Solely Payments of Principal and Interest - SPPI). Questa valutazione è indicata come test SPPI e viene eseguita a livello di strumento.
Il modello di business del Gruppo per la gestione delle attività finanziarie riguarda il modo in cui vengono gestite le attività finanziarie al fine di generare flussi finanziari. Il modello aziendale determina se i flussi finanziari deriveranno dalla raccolta di flussi finanziari contrattuali, dalla vendita delle attività finanziarie o da entrambi. Il Gruppo detiene le proprie attività finanziarie fino a scadenza.
Ai fini della valutazione successiva, le attività finanziarie possono essere classificate in quattro categorie in accordo con IFRS 9: i) Attività finanziarie al costo ammortizzato (strumenti di debito); ii) Attività finanziarie al fair value rilevate nel conto economico complessivo con riclassifica degli utili e perdite cumulate (strumenti di debito); iii) Attività finanziarie al fair value rilevato nel conto economico complessivo senza rigiro degli utili e perdite cumulate nel momento dell'eliminazione (strumenti rappresentativi di capitale); iv) Attività finanziarie al fair value rilevate a conto economico.
Il Gruppo iscrive principalmente le tipologie di attività finanziarie descritte ai punti i) e iii) sopra riportate.
Il Gruppo valuta le attività finanziarie al costo ammortizzato se entrambi i seguenti requisiti sono soddisfatti:

- l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di business il cui obiettivo è il possesso di attività finanziarie finalizzato alla raccolta dei flussi finanziari contrattuali e
- i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Le attività finanziarie al costo ammortizzato sono successivamente valutate utilizzando il criterio dell'interesse effettivo e sono soggette ad impairment. Gli utili e le perdite vengono rilevate a conto economico quando l'attività è eliminata, modificata o rivalutata. Nell'ambito del Bilancio Consolidato, rientrano nella categoria attività finanziarie al costo ammortizzato le seguenti voci di bilancio: le attività finanziare correnti e non correnti, i crediti commerciali correnti e non correnti e le altre attività correnti e non correnti.
Per le attività finanziarie al fair value rilevate nel conto economico complessivo riguardanti strumenti rappresentativi di capitale, il Gruppo ha effettuato la scelta irrevocabile, in sede di prima applicazione del principio IFRS 9, di imputare le variazioni di fair value al conto economico complessivo, essendo soddisfatta la definizione di strumento rappresentativo di capitale ai sensi dello IAS 32 "Strumenti finanziari: Presentazione" e poiché lo strumento non è detenuto per la negoziazione. La classificazione è determinata a livello di singolo strumento.
Gli utili e le perdite conseguite su tali attività finanziarie non vengono mai rigirati nel conto economico.
I dividendi sono rilevati come altri ricavi nel conto economico quando il diritto al pagamento è stato deliberato, salvo quando il Gruppo beneficia di tali proventi come recupero di parte del costo dell'attività finanziaria, nel qual caso tali utili sono rilevati in OCI. Gli strumenti rappresentativi di capitale iscritti al fair value rilevato in OCI non sono soggetti a impairment test.
Il Gruppo ha scelto di classificare irrevocabilmente le proprie partecipazioni non quotate in questa categoria e di imputare conseguentemente gli adeguamenti al fair value in OCI.
Il valore contabile delle attività finanziarie, non valutate al fair value con contropartita conto economico, viene ridotto dal nuovo modello di svalutazione dei crediti basato sulla stima delle perdite attese (expected credit losses) introdotto dal principio IFRS 9. Tale modello presuppone una valutazione delle perdite attese fondata sulla stima della probabilità di default, sulla percentuale di perdita in caso di insolvenza e sull'esposizione finanziaria. Tali elementi valutativi sono misurati mediante l'utilizzo di dati storici, elementi forward-looking ed informazioni reperibili da info providers, qualora ottenibili senza costi spropositati.
Per talune categorie di attività finanziarie al costo ammortizzato, quali i crediti commerciali e i contract assets, il Gruppo adotta l'approccio semplificato al nuovo modello di impairment. Tale modello semplificato è fondato sulla gestione a portafoglio delle posizioni creditorie e sulla suddivisione dei crediti in specifici cluster che tengano conto della peculiarità del business, dello status operativo del cliente, della fascia di scaduto e dello specifico contesto normativo di riferimento.

Qualora l'entità di una perdita attesa rilevata in passato si riduca e la diminuzione può essere collegata a un evento verificatosi successivamente alla rilevazione della perdita di valore, essa viene riversata a conto economico.
Le attività finanziarie sono rimosse dallo stato patrimoniale quando il diritto di ricevere i flussi di cassa dello strumento si è estinto, ovvero sono stati sostanzialmente trasferiti tutti i rischi e benefici relativi allo strumento stesso.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti includono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine non eccedenti i tre mesi e prontamente convertibili in cassa. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti della situazione patrimoniale finanziaria consolidata.

Strumenti finanziari derivati

Un derivato è uno strumento finanziario o un altro contratto che presenta le seguenti caratteristiche:

- il valore cambia in relazione alle variazioni di un parametro definito underlying, quale tasso di interesse, prezzo di un titolo o di una merce, tasso di cambio in valuta estera, indice di prezzi o tassi, rating di un credito o altra variabile;
- l'investimento netto iniziale è pari a zero, o minore di quello che sarebbe richiesto per contratti con una risposta simile ai cambiamenti delle condizioni di mercato;
- verrà regolato ad una data futura.

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dal Gruppo sono rappresentati da contratti a termine in valuta con finalità di copertura del rischio di cambio. All'avvio di un'operazione di copertura, il Gruppo designa e documenta formalmente il rapporto di copertura, cui intende applicare l'hedge accounting, i propri obiettivi nella gestione del rischio e la strategia perseguita, coerentemente con IFRS 9.
La documentazione predisposta in conformità al principio IFRS 9 include l'identificazione dello strumento di copertura, dell'elemento coperto, della natura del rischio e delle modalità con cui il Gruppo valuta se la relazione di copertura soddisfi i requisiti di efficacia della copertura stessa. La relazione di copertura soddisfa i criteri di ammissibilità per la contabilizzazione delle operazioni di copertura, se sono presenti tutti i seguenti requisiti di efficacia della copertura:

- vi è un rapporto economico tra l'elemento coperto e lo strumento di copertura;
- l'effetto del rischio di credito non prevale sulle variazioni di valore risultanti dal suddetto rapporto economico;
- il rapporto di copertura della relazione di copertura è lo stesso di quello risultante dalla quantità dell'elemento coperto che il Gruppo effettivamente copre e dalla quantità dello strumento di copertura che il Gruppo utilizza effettivamente per coprire tale quantità di elemento coperto.

Alla data di stipula del contratto, gli strumenti finanziari derivati sono rilevati al fair value sia in sede di prima iscrizione che a ciascuna valutazione successiva. I derivati sono contabilizzati come attività finanziarie quando il fair value è positivo e come passività finanziarie quando il fair value è negativo. Tali strumenti derivati sono classificati come correnti o non correnti in base alla loro data di scadenza e all'intenzione del Gruppo di continuare a detenere o meno tali strumenti fino alla scadenza.
Rispettati i requisiti sopra riportati, con l'intento di coprire il Gruppo dall'esposizione al rischio di variazioni dei flussi di cassa attesi associati ad un'attività, una passività o una transazione altamente probabile, si applica il trattamento contabile del cash flow hedge e pertanto la porzione di utile o perdita sullo strumento coperto, relativa alla parte di copertura efficace, è rilevata nelle altre componenti di conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto definita riserva di cash flow hedge, mentre la parte non efficace è rilevata direttamente nel conto economico dell'esercizio nell'ambito degli altri ricavi e proventi o degli altri costi operativi.
Gli importi riconosciuti nelle altre componenti di conto economico complessivo, sono successivamente riversati nel conto economico nel momento in cui l'operazione oggetto di copertura influenza il conto economico, per esempio se si verifica una vendita o vi è una svalutazione.
Qualora lo strumento di copertura sia ceduto, giunga a scadenza, annullato o esercitato senza sostituzione, o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di riserva di

cash flow hedge a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante.
Quando una transazione prevista non è più ritenuta probabile, gli utili o perdite rilevati a patrimonio netto sono rilasciati immediatamente a conto economico.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie sono classificate, al momento dell'iscrizione iniziale, tra le passività finanziarie al fair value rilevato a conto economico, tra i mutui e finanziamenti, tra i derivati designati come strumenti di copertura. Tutte le passività finanziarie sono rilevate inizialmente al fair value cui si aggiungono, nel caso di mutui, finanziamenti e debiti, i costi di transazione ad essi direttamente attribuibili. Le passività finanziarie detenute dal Gruppo comprendono debiti commerciali e altre passività, mutui e finanziamenti, inclusi scoperti di conto corrente.
La modalità di valutazione successiva delle passività finanziarie dipende dalla loro classificazione. In particolare, le passività finanziarie al fair value con variazioni rilevate a conto economico, riguardano le passività detenute per la negoziazione e sono riferite a quelle passività assunte con l'intento di estinguerle o trasferirle nel breve termine.
Le passività finanziarie riferite ai finanziamenti, categoria maggiormente rappresentativa delle passività finanziarie detenute dal Gruppo, sono valutate con il criterio del costo ammortizzato al tasso di interesse effettivo. Gli utili e le perdite sono contabilizzati nel conto economico quando la passività è estinta ed anche mediante il processo di ammortamento.
Il costo ammortizzato è calcolato rilevando lo sconto o il premio sull'acquisizione e gli onorari o costi che fanno parte integrante del tasso di interesse effettivo. L'ammortamento al tasso di interesse effettivo è compreso tra gli oneri finanziari nel prospetto dell'utile/(perdita).
I debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati tra le passività correnti, salvo quelle che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data del bilancio, classificate tra le passività non correnti. Le passività finanziarie sono eliminate quando sono estinte, ovvero quando l'obbligazione specificata nel contratto è adempiuta.
Tra le passività finanziarie, correnti e non risultano altresì iscritte, a seguito dell'introduzione di IFRS 16, anche le passività finanziarie rappresentative del valore attuale dei canoni da riconoscere contrattualmente al locatore nell'ambito di accordi di lease pluriennali, per i quali ricorrono i presupposti per l'iscrizione del right of use tra le attività materiali.

Benefici ai dipendenti

I benefici ai dipendenti sono tutti i tipi di remunerazione erogati dal Gruppo in cambio dell'attività lavorativa svolta dai dipendenti.
I benefici a breve termine per i dipendenti sono rappresentati da salari, stipendi, oneri sociali, indennità sostitutive di ferie ed incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data di chiusura del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.
I benefici successivi alla fine del rapporto di lavoro si suddividono in due fattispecie: piani a benefici definiti e piani a contribuzione definita. I piani a benefici definiti sono quei programmi che prevedono che il datore di lavoro si impegni a versare contributi necessari e sufficienti a garantire una prefissata prestazione previdenziale futura al dipendente, con assunzione di un rischio attuariale in capo al datore di lavoro. Poiché nei piani a benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, i relativi effetti economici e patrimoniali sono rilevati in base a calcoli attuariali conformemente al principio IAS 19. I piani a contribuzione definita sono quei programmi che prevedono che il datore di lavoro versi dei contributi prefissati ad un fondo. L'obbligazione del datore di lavoro si estingue quindi con il versamento dei contributi al fondo ed il rischio attuariale ricade sul dipendente. Nei piani a contribuzione definita, gli oneri contributivi sono imputati a conto economico quando essi sono sostenuti in base al relativo valore nominale.
Nei piani a benefici definiti rientra il Trattamento di Fine Rapporto (TFR) dovuto ai dipendenti ai sensi dell'art. 2120 del Codice civile, maturato fino al 31 dicembre 2006 in quanto le quote maturate con decorrenza 1° gennaio 2007, in conformità alla Legge 296 del 27 dicembre 2006, sulla base delle scelte implicite ed esplicite operate dai lavoratori, sono state destinate ai fondi di previdenza complementare oppure al fondo di tesoreria istituito presso l'INPS. La passività è proiettata al futuro con il metodo della proiezione unitaria (Projected Unit Credit Method) per calcolare il probabile ammontare da pagare al momento della risoluzione del rapporto di lavoro, ed è poi attualizzata per tener conto del tempo che trascorrerà prima dell'effettivo pagamento. La valutazione della passività iscritta in bilancio è basata sulle conclusioni

raggiunte da attuari esterni al Gruppo. Il calcolo tiene conto del TFR maturato per prestazioni di lavoro già effettuate ed è basato su ipotesi attuariali che riguardano principalmente: le basi demografiche (quali la rotazione e la mortalità dei dipendenti) e finanziarie (quali il tasso di inflazione ed il tasso di attualizzazione con una scadenza coerente con quella attesa dell'obbligazione). Il valore della passività iscritta in bilancio risulta, pertanto, allineata a quella risultante dalla valutazione attuariale e gli utili e le perdite attuariali emergenti dal calcolo vengono imputati direttamente a patrimonio netto nel prospetto afferente le altre componenti di conto economico complessivo, nel periodo in cui emergono, tenuto conto, laddove presente, del relativo effetto fiscale differito.
I benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro sono rilevati come passività quando l'impresa decide di concludere il rapporto di lavoro con un dipendente o un gruppo di dipendenti prima della normale data di pensionamento, ovvero nei casi in cui il dipendente o un gruppo di dipendenti decida di accettare un'offerta di benefici in cambio della cessazione del rapporto di lavoro. I benefici dovuti per la cessazione del rapporto di lavoro sono rilevati immediatamente nel costo del lavoro.

Piano di incentivazione azionaria a lungo termine

Il piano di incentivazione azionaria a lungo termine rappresenta, in conformità all'IFRS 2, una componente retributiva dei beneficiari che avviene mediante la corresponsione di strumenti rappresentativi di capitale (c.d. equity-settled share-based payment transaction). Per tale piano il costo è rappresentato dal fair value degli strumenti attribuiti e alla previsione del numero di azioni che saranno effettivamente assegnate, fair value determinato alla data di attribuzione (grant date), ed è rilevato tra il costo del personale e costi per servizi linearmente lungo il vesting period, ossia il periodo intercorrente tra la data dell'attribuzione e la data di assegnazione, con contropartita una riserva di Patrimonio Netto denominata Riserva stock grant.
Il fair value delle azioni sottostanti il piano di incentivazione è determinato alla grant date tenendo conto delle previsioni in merito al raggiungimento dei parametri di performance associati a condizioni di mercato e non è oggetto di rettifica negli esercizi successivi. Quando l'ottenimento del beneficio è connesso anche a condizioni diverse da quelle di mercato, la stima relativa a tali condizioni è riflessa adeguando lungo il vesting period, il numero di azioni che si prevede saranno effettivamente assegnate. La variazione di stima sarà eventualmente iscritta a rettifica della voce Riserva stock grant con contropartita costo del personale e costi per servizi.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite ed oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali, tuttavia, sono indeterminati l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene effettuata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) risultante da un evento passato, quando è probabile un'uscita di risorse per far fronte a tale obbligazione e quando è possibile effettuare una stima affidabile del suo ammontare.
Quando l'effetto finanziario associato al tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto al lordo delle imposte che riflette, ove adeguato, la valutazione corrente del mercato del costo del denaro in relazione al tempo e, se applicabile, ai rischi specifici attribuibili all'obbligazione. Quando l'accantonamento a fondo rischi e oneri viene attualizzato, l'adeguamento periodico del valore attuale associato al fattore temporale viene riflesso nel conto economico come onere finanziario. Laddove si supponga che tutte le spese, o una parte di esse, richieste per estinguere un'obbligazione vengano rimborsate da terzi, tale indennizzo, se virtualmente certo, è rilevato come attività distinta.
Le variazioni di stima degli accantonamenti ai fondi sono riflesse nel conto economico dell'esercizio in cui avviene la variazione e portate ad incremento delle passività. Le variazioni di stima in diminuzione sono rilevate in contropartita della passività fino a concorrenza del suo valore contabile e, per la parte eccedente, a conto economico nella stessa voce a cui fanno riferimento.
Gli importi iscritti nei fondi rischi e oneri sono distinti tra quota corrente e non corrente sulla base della previsione di pagamento/estinzione delle passività.
I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile, sono riportati come informativa e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

I ricavi sono iscritti al corrispettivo ricevuto o ricevibile al netto di sconti ed abbuoni e sono rilevati quando l'entità soddisfa una obbligazione di fare trasferendo un bene o un servizio a un cliente, in conformità a quanto previsto dal principio IFRS 15. Il trasferimento avviene quando il cliente ottiene il controllo del bene o servizio e cioè quando ha la capacità di indirizzarne l'uso ed ottenerne sostanzialmente tutti i benefici. Il controllo può essere trasferito in un certo momento (at point in time) oppure nel corso del tempo (over time) mediante opportune tecniche di misurazione degli avanzamenti (metodi output e/o input).
Nell'ambito del transaction price vengono altresì fattorizzati (in base al metodo del valore atteso e/o dell'importo più probabile), anche elementi variabili del corrispettivo qualora sia altamente probabile che non vi sarà un significativo reversal in futuro. Le transazioni sono altresì rettificate per tenere in considerazione il valore temporale del denaro.
I ricavi del Gruppo sono di seguito riepilogati rispetto alla relativa disaggregazione per natura:

- *mercato regolamentato*: due distinte obbligazioni di fare adempiute over time nell'ambito degli stream di rotta e di terminale. Gli avanzamenti sono misurati con il metodo dell'output in base alle unità di servizio assistite erogate nei servizi di rotta e di terminale ed il balance è iscritto in bilancio nel momento in cui la Capogruppo ha soddisfatto la performance obbligation dei servizi di rotta e di terminale;
- *mercato non regolamentato*: i ricavi sono disaggregati per tipologia di transazione, quali vendita di licenze e prestazioni di servizi, radiomisure, consulenza aeronautica, servizi tecnici e di ingegneria, formazione, ed altri ricavi. I servizi rilevati con modalità over time sono circoscritti prevalentemente ai servizi erogati in ambito consulenza aeronautica e alle prestazioni di servizi, comprensivi delle attività di manutenzione sulle licenze software vendute. La vendita delle licenze software e/o dell'hardware ai clienti viene rilevata subordinatamente alla consegna fisica del bene al cliente (at point in time) salvo specifici casi di vendita con consegna differita al ricorrere dei requisiti richiesti dal principio di riferimento.

Balance – Ricavi da contratti con i clienti

La Capogruppo è il solo provider nello Stato italiano che eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza. Tale attività è regolata a livello europeo tramite la presentazione ed approvazione, attraverso l'Ente regolatore (ENAC), del Piano di Performance in cui vengono definiti diversi obiettivi, tra cui i livelli di costo e di traffico necessari per la determinazione delle tariffe per i cinque anni di durata del piano, fissati ex ante all'inizio di ogni piano e riflessi nella tariffa, dovuta dalle compagnie aeree, e pubblicata ad inizio di ogni anno da Eurocontrol.
Con la Decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 della Commissione Europea, il regolatore comunitario ha stabilito i target di efficienza economica e capacità operativa a livello dell'Unione per il periodo di riferimento 2025-2029 (RP4), ai quali tutti gli Stati europei ed i relativi fornitori dei servizi della navigazione aerea devono attenersi e con la decisione di esecuzione (UE) n. 2025/1058 del 19 maggio 2025, la Commissione europea ha stabilito che gli obiettivi prestazionali di tutte le aree di performance incluse nel piano di performance presentato dall'Italia sono conformi ai target prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento (2025-2029).
Con tale Piano di Performance, a livello nazionale sono state apportate alcune modifiche alle zone di tariffazione di terminale, prevedendo in particolare la definizione a decorrere dal 2025 di due nuove zone di tariffazione assoggettate alla regolamentazione comunitaria in ambito tariffe e performance, così composte:

- le precedenti due zone, in vigore fino al 2024, dal 2025 sono state accorpate in un'unica zona di tariffazione, la nuova zona 1;
- la precedente zona 3, in vigore fino al 2024, dal 2025 è diventata la nuova zona 2. Tale zona fino al 2024 è stata assoggettata allo schema normativo nazionale con la rilevazione di un balance definito secondo una logica di cost recovery.

Gli obiettivi di efficienza declinati nel Piano di performance hanno introdotti elementi di rischio a carico dei provider, e quindi della Capogruppo, sia sul traffico che sui costi. In particolare, il meccanismo del rischio traffico prevede la condivisione del rischio sul traffico tra provider ed utenti dello spazio aereo, per cui le variazioni, positive e negative, comprese fino al 2% del traffico di consuntivo, rispetto al pianificato, sono a totale carico dei provider, mentre le variazioni ricomprese tra il 2% e il 10% sono ripartite nella misura del 70% a carico delle compagnie aeree e del 30% a carico dei provider. Per le variazioni superiori al 10% si applica la metodologia del cost recovery. L'eventuale scostamento positivo o negativo con riferimento al rischio traffico genera nell'esercizio in cui emerge, secondo le regole precedentemente descritte, l'adeguamento dei ricavi di rotta e di terminale utilizzando la voce Balance dell'anno. Tali balance vengono poi recuperati/restituiti attraverso la tariffa nei due anni successivi e imputati a conto economico con segno inverso, rispetto all'iscrizione iniziale, nella voce utilizzo balance n-2.

Relativamente al rischio costi, le variazioni tra quanto pianificato e quanto consuntivato a fine anno, sia in positivo che in negativo, restano a carico dei bilanci dei provider. Tale regolamentazione comunitaria si applica interamente ai servizi core business della Capogruppo sia di rotta che di terminale.

La regolamentazione comunitaria prevede inoltre bonus e penalties legate alla prestazione dei servizi che vengono misurate a consuntivo rispetto ad dato pianificato nel Piano di Performance ed iscritti nell'esercizio di riferimento nella voce Balance dell'anno, e seguono lo stesso iter di restituzione/recupero dalle compagnie aeree del balance per rischio traffico.

Nel periodo 2020-2021 a seguito della pandemia da COVID-19 e dei connessi riflessi nel settore del trasporto aereo, la Commissione Europea ha adottato mediante il Regolamento UE 2020/1627 del 3 novembre 2020, alcune misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (anni 2020 – 2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione nel Cielo Unico Europeo, introducendo alcune norme che hanno derogato in parte il Regolamento UE 2019/317 riferito a tale periodo. Successivamente la Commissione Europea ha emesso la Decisione 2021/891 in cui ha fissato gli obiettivi prestazionali per il terzo periodo regolatorio e identificato come parametro di riferimento l'indicatore di performance Determined Unit Cost (DUC) definito come rapporto fra costi determinati e il traffico espresso in termini di unità di servizio. I balance riferiti alla perdita di traffico nel biennio 2020-2021, sono stati ripartiti in via eccezionale su un periodo di cinque anni estendibile a sette anni, con decorrenza dal 2023.

Le componenti di credito e debito per balance, sia di natura corrente che non corrente, risultano classificate nell'ambito della voce crediti da attività regolamentata correnti e non correnti e nei debiti da attività regolamentata correnti e non correnti.

La voce Balance dell'anno, sia con riferimento ai servizi di terminale che ai servizi di rotta, è iscritta in bilancio nel momento in cui la Capogruppo ha soddisfatto la performance obbligation pattuita con il cliente ed ha quindi maturato un diritto incondizionato a ricevere il corrispettivo (e quindi il credito se positivo), o un obbligo a retrocedere una parte del corrispettivo (e quindi il relativo debito se negativo) la cui unica variabile è dettata dal trascorrere del tempo, così come stabilito dagli specifici meccanismi in ambito tariffario.

La voce Balance dell'anno sarà imputata in tariffa non prima di due esercizi successivi mentre, nell'esercizio in chiusura, viene riversato a conto economico il credito/debito per attività regolamentata rilevati attraverso la voce Utilizzo Balance ed incluso nella tariffa dell'anno.

Tenuto conto che il recupero dei balance attivi e passivi è differito nel tempo ed avviene sulla base dei piani di recupero definiti in ambito tariffario, in accordo con il principio IFRS 15, la Capogruppo procede alla misurazione di detti ricavi tenendo conto dell'effetto finanziario, con rilevazione iniziale al loro valore attuale e rilevazione successiva dei proventi/oneri finanziari maturati fino alla data di imputazione in tariffa.

Se i piani di recupero dei balance in tariffa vengono modificati, la Capogruppo provvede a rettificare il valore relativo al credito/debito per attività regolamentata al fine di riflettere i flussi finanziari stimati effettivi e rideterminati. Si procede, quindi, al ricalcolo del valore contabile determinando il valore attuale dei flussi finanziari futuri rideterminati applicando il tasso di interesse originario; la differenza che si genera, oltre a rettificare il valore del debito/credito per attività regolamentata, viene rilevata a conto economico tra le componenti di natura finanziaria. La modifica nei piani di recupero del Balance, trattandosi di una revisione di stime in seguito all'ottenimento di nuove e ulteriori informazioni, non comporta la rideterminazione dei saldi relativi ai bilanci precedenti ma un'applicazione prospettica delle modifiche.

Il Balance include anche una componente finanziaria significativa, avente un orizzonte temporale maggiore di 12 mesi. Per tale ragione il Gruppo rettifica il prezzo dell'operazione per tenere conto del valore temporale del denaro.

Contributi

I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con ragionevole certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.
I contributi pubblici in conto impianti sono rilevati in presenza di una delibera formale di attribuzione da parte del soggetto erogante e solo se vi è, in base alle informazioni disponibili alla data di chiusura dell'esercizio, la ragionevole certezza che il progetto oggetto di agevolazione venga effettivamente realizzato e che i contributi stessi saranno ricevuti. I contributi pubblici in conto impianti vengono registrati in un'apposita voce del passivo corrente e non corrente, a seconda delle previste tempistiche di riversamento, ed imputati a conto economico come provento in quote costanti determinate con riferimento alla vita utile del bene cui il contributo è direttamente riferibile, garantendo in questo modo una correlazione con gli ammortamenti relativi ai medesimi beni.

Dividendi

I dividendi ricevuti da società partecipate non consolidate con il metodo integrale sono riconosciuti a conto economico nel momento in cui è stabilito il diritto incondizionato degli Azionisti a riceverne il pagamento che normalmente corrisponde con la delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

Costi

I costi sono iscritti quando riguardano beni e servizi venduti o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica ovvero quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.
I costi sono iscritti a conto economico contestualmente al decremento dei benefici economici associati alla riduzione di un'attività o all'incremento di passività qualora tale decremento possa essere determinato e misurato in modo attendibile.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e gli oneri finanziari sono rilevati per competenza sulla base degli interessi maturati sul valore netto delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo e, laddove previsto, il tasso di interesse legale. Il tasso di interesse effettivo è il tasso che attualizza esattamente i pagamenti o incassi futuri stimati lungo la vita attesa dello strumento finanziario, od ove opportuno un periodo più breve, al valore contabile netto dell'attività o della passività. Gli interessi attivi sono rilevati nella misura in cui è probabile che i benefici economici affluiranno al Gruppo e il loro ammontare possa essere attendibilmente valutato.

Imposte

Le imposte correnti sul reddito (IRES e IRAP) sono calcolate sulla base della migliore stima del reddito imponibile dell'esercizio e in conformità alla normativa fiscale vigente nei Paesi nei quali il Gruppo esercita la sua attività, applicando le aliquote fiscali vigenti. Il debito per imposte correnti viene contabilizzato nello stato patrimoniale al netto di eventuali acconti di imposta pagati.
Le imposte sul reddito differite e anticipate sono calcolate a fronte di tutte le differenze temporanee che emergono tra i valori patrimoniali iscritti in bilancio e i corrispondenti valori ai fini fiscali, applicando l'aliquota fiscale in vigore alla data in cui la differenza temporanea si riverserà, determinata sulla base delle aliquote fiscali previste da provvedimenti vigenti o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento. Le attività per imposte anticipate per tutte le differenze temporanee deducibili in esercizi futuri sono rilevate solo quando il loro recupero è probabile, ovvero se si prevede che verranno realizzati in futuro imponibili fiscali sufficienti a recuperare l'attività. Le passività per imposte differite sono rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili in esercizi futuri salvo che tale passività deriva dalla: i) rilevazione iniziale dell'avviamento; ii) rilevazione iniziale di un'attività o di una passività in un'operazione che non rappresenta un'aggregazione aziendale e che al momento dell'operazione non influenza né l'utile contabile né il reddito imponibile (perdita fiscale).

Le imposte correnti, le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite sono imputate a conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate tra le altre componenti del conto economico complessivo ovvero a elementi del patrimonio netto. In tali casi l'effetto fiscale è imputato direttamente tra le altre componenti del conto economico complessivo ovvero nel patrimonio netto.
Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite, applicate dalla medesima autorità fiscale, sono compensate se esiste un diritto legalmente esercitabile di compensare gli importi delle attività fiscali correnti con le passività fiscali correnti che si genereranno al momento del loro riversamento.
Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite sono classificate rispettivamente tra le attività e le passività non correnti e compensate laddove possibile.
Le imposte e tasse non correlate al reddito sono incluse nella voce di conto economico definita altri costi operativi.
Il Gruppo ha applicato l'esenzione obbligatoria per la rilevazione ed informativa sulle attività e passività per imposte differite derivanti dalla normativa Pillar Two Global anti-Base Erosion rules ("GloBE Rules"). Ulteriormente, il Gruppo ha rivisto la propria struttura societaria alla luce dell'introduzione della normativa Pillar Two in differenti legislazioni. Essendo l'aliquota fiscale effettiva del Gruppo superiore al 15% in tutte le giurisdizioni in cui il Gruppo opera, il Gruppo ha determinato di non ricadere nell'ambito di applicazione della normativa Pillar Two per il calcolo della c.d. "Top-Up tax". Conseguentemente il bilancio consolidato del Gruppo non include le informazioni richieste dai paragrafi 88A-88D dello IAS 12, introdotti a seguito dell'introduzione da parte dell'OCSE della citata ristrutturazione delle regole fiscali internazionali per le imprese multinazionali.

Parti Correlate

Le parti correlate sono identificate da parte del Gruppo ENAV in accordo con il principio IAS 24. In generale, per parti correlate si intendono principalmente quelle che condividono con la Capogruppo il medesimo soggetto controllante, le società che direttamente o indirettamente controllano, sono controllate, oppure sono soggette a controllo congiunto da parte della Capogruppo e quelle nelle quali la medesima detiene una partecipazione tale da poter esercitare un'influenza notevole. Nella definizione di parti correlate rientrano, inoltre, quelle entità che gestiscono piani di benefici post-pensionistici per i dipendenti della Capogruppo o di sue società correlate, nonché gli amministratori e i loro stretti familiari, i componenti effettivi del Collegio Sindacale e i loro stretti familiari, i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro stretti familiari, della Capogruppo e delle società da questa direttamente e/o indirettamente controllate.
Per parti correlate esterne al Gruppo si intendono il Ministero vigilante quale il Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e il Ministero controllante quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), le entità sotto il controllo, anche congiunto, del MEF e le società a queste collegate.
Per l'analisi di dettaglio dei suddetti rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 33 del Bilancio Consolidato.

Settori operativi

In accordo con il principio IFRS 8 un settore operativo è una componente di un'entità: i) che intraprende attività imprenditoriali generatrici di ricavi e costi, ii) i cui risultati operativi sono rivisti periodicamente al più alto livello decisionale operativo dell'entità ai fini dell'adozione di decisioni in merito alle risorse da allocare al settore, iii) per la quale sono disponibili informazioni di bilancio separate.
Ai fini gestionali, il Gruppo ENAV è organizzato in unità strategiche identificate in base alla natura dei servizi forniti e presenta, ai fini dell'informativa finanziaria, tre settori operativi (servizi di assistenza al volo, servizi di manutenzione e soluzioni software AIM) coincidenti con le unità generatrici di flussi finanziari (CGU). È inoltre previsto un quarto settore operativo avente natura residuale che include le operazioni riferibili ad attività minoritarie, che non ricadono nei settori operativi sopra menzionati ed oggetto di monitoraggio separato.
Le informazioni dei settori operativi per l'esercizio 2025, comparati con i dati dell'esercizio 2024, sono fornite nella nota 32 Informativa per settori operativi.

Utile/(Perdita) base e diluita per azione

In accordo con il principio IAS 33, l'utile base per azione viene calcolato come rapporto tra l'utile o la perdita di esercizio attribuibile agli azionisti possessori di azioni ordinarie della Capogruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione nell'esercizio, escluse le azioni proprie.
L'utile base coincide con l'utile diluito dal momento che alla data di redazione del bilancio non sussistono potenziali azioni ordinarie, ovvero azioni che non hanno ancora dato origine all'emissione di titoli azionari pur in presenza di presupposti giuridici con potenziali effetti diluitivi.

Riclassifica dei dati patrimoniali

Al fine di migliorare la rappresentazione di talune componenti patrimoniali, fornendo maggiori informazioni ai fruitori del bilancio direttamente nel prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria consolidata oltre a quanto rappresentato nell'ambito delle note illustrative, nel corso dell'esercizio 2025 si è proceduto ad effettuare alcune riclassificate tra le voci patrimoniali, improduttive di effetti sul patrimonio netto. Al fine di favorire la comparabilità dei dati con l'esercizio precedente, si è proceduto a riclassificare alcune voci del prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria consolidata al 31 dicembre 2024 e dei flussi del rendiconto finanziario consolidato.
Nella tabella seguente sono riportate le voci oggetto di riclassifica con i relativi importi.

(migliaia di euro)

Prospetto della Situazione Patrimoniale - Finanziaria Consolidata	Note	al 31.12.2024	riclassifica	al 31.12.2024 post riclassifica
Attivo				
Attività per imposte anticipate	11	31.578	(3.954)	27.624
Crediti commerciali correnti	14	456.003	(223.541)	232.462
Crediti da attività regolamentata correnti	13	0	223.541	223.541
Crediti Tributari	12	4.382	(4.382)	0
Crediti per imposte sul reddito	12	0	658	658
Altre attività correnti	16	18.640	1.710	20.350
		510.603	**(5.968)**	**504.635**
Passivo				
Passività per imposte differite	11	4.364	(3.954)	410
Debiti commerciali non correnti	23	29.941	(29.725)	216
Debiti da attività regolamentata non correnti	13	0	29.725	29.725
Debiti commerciali correnti	23	151.426	(21.835)	129.591
Debiti da attività regolamentata correnti	13	0	21.835	21.835
Debiti tributari e previdenziali	12	33.564	(33.564)	0
Debiti per imposte sul reddito	12	0	228	228
Altre passività correnti	24	149.075	31.322	180.397
		368.370	**(5.968)**	**362.402**

5. Uso di stime

La redazione del Bilancio Consolidato, in accordo con i principi contabili internazionali IAS/IFRS e relative interpretazioni, richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime contabili basate su giudizi complessi e/o soggettivi, valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e ipotesi considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze e sulla base delle informazioni conosciute al momento della stima. L'applicazione di tali stime ed assunzioni influenza il valore di iscrizione delle attività e delle passività e l'informativa su attività e passività potenziali alla data di bilancio, nonché l'ammontare dei ricavi e dei costi nel periodo di riferimento. I risultati effettivi potrebbero differire da quelli stimati a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi contabilmente nel periodo in cui avviene la revisione di stima, se tale revisione influenza solo il periodo corrente, o anche nei periodi successivi se la revisione influenza il periodo corrente e quelli futuri.
Particolare attenzione è stata dedicata alla valutazione di recuperabilità dei crediti, alla tenuta degli assets e dell'avviamento e alla determinazione del Balance dell'esercizio. Inoltre, nella predisposizione del Bilancio consolidato sono stati verificati i presupposti per la continuità aziendale ed è ragionevole affermare che il Gruppo continuerà la propria attività operativa in un futuro prevedibile e comunque in un'ottica di lungo periodo. In caso di cambiamenti futuri nei processi di stima verrà data informativa del cambiamento metodologico a far data dall'esercizio in cui potrebbe rilevarsi il suddetto cambiamento in presenza di fattori e/o elementi ulteriori che potrebbero intervenire. Tali modifiche delle condizioni alla base delle assunzioni e dei giudizi adottati potrebbero determinare un impatto significativo sui dati consolidati.

Valutazione al *fair value* per strumenti rappresentativi di capitale

Nella determinazione del fair value, il Gruppo opera in conformità ai requisiti definiti dall'IFRS 13 ogni qualvolta tale misurazione sia richiesta dai principi contabili internazionali, quale criterio di rilevazione e/o valutazione ovvero quale informativa integrativa in relazione a specifiche attività e passività. Il fair value esprime il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività nell'ambito di una transazione ordinaria posta in essere tra operatori di mercato, alla data di valutazione (c.d. exit price). Il fair value degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (bid price) alla data di chiusura dell'esercizio.
Il fair value di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria.
Le attività e passività finanziarie valutate al fair value sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni utilizzate nella determinazione del fair value stesso. In particolare:

Livello 1: fair value determinato con riferimento a prezzi quotati (non modificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici cui il Gruppo può accedere alla data di valutazione;
Livello 2: fair value determinato sulla base di input diversi dai prezzi quotati di cui al livello 1, basandosi su variabili osservabili direttamente o indirettamente su mercati attivi;
Livello 3: fair value determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili non osservabili.

Per le attività e passività misurate al fair value su base ricorrente, il Gruppo determina se si sia verificato un trasferimento tra i livelli gerarchici sopra indicati, individuando a ogni chiusura contabile il livello in cui è classificato l'input significativo di più basso livello di gerarchia utilizzato per la valutazione.
Il Gruppo, ad ogni data di riferimento del bilancio effettua l'aggiornamento del *fair value* degli strumenti rappresentativi di capitale per i quali ha effettuato la scelta irrevocabile di iscrivere i relativi adeguamenti ad OCI nell'ambito di una specifica riserva di patrimonio netto. Con riferimento alla valutazione del *fair value* dell'investimento partecipativo nella Aireon, l'analisi condotta da parte della direzione richiede la valutazione di una serie di input interni ed esterni come ad esempio: esame del budget annuale, esame del Piano economico-finanziario di lungo periodo ed analisi dei principali indicatori di mercato. La valutazione richiede un ampio utilizzo da parte della direzione aziendale di stime significative e assunzioni. In particolare, la stima del *fair value* di Aireon è stata effettuata sulla base delle proiezioni economiche e finanziarie per il periodo 2024-2039 (il "Piano"), predisposte nel corso del mese di febbraio 2025 dal management di Aireon. In particolare, il modello valutativo è fondato sulle seguenti principali assunzioni:

- l'equity value, determinato nella prospettiva equity-side, in base ai dividendi distribuibili desunti dal citato Piano; tali dividendi sono stati desunti dal piano economico finanziario per un numero definito di anni (periodo esplicito), oltre il

quale si è ipotizzata la generazione da parte della Società di un flusso di cassa sostenibile a regime ad un tasso di crescita medio nominale (g-rate) di lungo periodo (valore terminale);

- Il tasso di attualizzazione utilizzato è il Cost of Capital (Ke) pari al 15,37%, calcolato mediante la metodologia del CAPM (*Capital Asset Pricing Model*).

La tecnica di valutazione del *fair value* di cui sopra, è classificabile come livello 3.
L'investimento in Aireon rappresenta l'unico strumento finanziario del Gruppo valutato al *fair value*.
Nei periodi in esame il Gruppo non ha operato alcun cambiamento in merito alle tecniche di valutazione degli strumenti finanziari contabilizzati al *fair value*.
Nel paragrafo n. 9 *Partecipazioni in altre imprese* vengono fornite le ulteriori informazioni relative ai risultati delle valutazioni condotte dal Gruppo ENAV.

Riduzione di valore delle attività (*impairment*) e unità generatrici di cassa

Una riduzione di valore delle attività esiste qualora il valore di carico di un'attività (carrying amount) o di una unità generatrice di flussi di cassa, Cash Generating Unit (CGU), è superiore al suo valore recuperabile (inteso come il maggiore tra il fair value di un'attività o di una unità generatrice di flussi finanziari dedotti i costi di vendita ed il proprio valore d'uso).
Una CGU rappresenta il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari largamente indipendenti.
Nel processo di individuazione delle predette CGU, il management ha tenuto conto della natura specifica dell'attività e del business a cui essa appartiene (aree di business, normativa di riferimento, ecc.), verificando che i flussi finanziari in entrata derivanti da un gruppo di attività fossero strettamente indipendenti e ampiamente autonomi da quelli derivanti da altre attività (o gruppi di attività). Inoltre, le attività incluse in ogni CGU sono state individuate anche sulla base delle modalità attraverso le quali il management le gestisce e le monitora nell'ambito del proprio modello di business.
Il numero ed il perimetro delle CGU vengono sistematicamente monitorati per tenere conto di eventuali fattori esterni che potrebbero influire sulla capacità di generare flussi finanziari autonomi da parte di gruppi di attività aziendali o al fine di allocare gli effetti di eventuali nuove operazioni di aggregazione o di riorganizzazione da parte del Gruppo.
Il management, sulla base dell'attuale struttura del Gruppo, ha identificato tre unità generatrici di flussi finanziari (CGU):

- *Servizi di assistenza al volo*: la CGU coincide con l'entità legale ENAV S.p.A., che ha come core business l'erogazione dei servizi di gestione e controllo del traffico aereo, nonché gli altri servizi essenziali per la navigazione, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza, assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo ed il potenziamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo.
- *Servizi di manutenzione*: la CGU coincide con la controllata Techno Sky S.r.l. che ha come core business la conduzione tecnica e la manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo.
- *Soluzioni software AIM:* la CGU coincide con la controllata IDS AirNav S.r.l. che ha come core business lo sviluppo di soluzioni software nei settori della gestione delle informazioni aeronautiche e gestione del traffico aereo ed erogazione dei relativi servizi commerciali, per vari clienti in Italia, Europa e Paesi extraeuropei.

La direzione aziendale ha effettuato il test di impairment con riferimento all'avviamento derivante dalle operazioni di aggregazione aziendale, ovvero l'acquisizione del 100% del capitale sociale di Techno Sky il cui avviamento è stato allocato interamente alla CGU Servizi di manutenzione e l'acquisizione del 100% delle quote di capitale sociale di IDS AirNav, per la quale è stata effettuata l'allocazione del relativo avviamento, nell'ambito della CGU Soluzioni software AIM.
Lo svolgimento dei test di impairment ha richiesto, da parte della direzione aziendale, l'effettuazione di stime significative, anche tenendo conto degli eventuali impatti ESG riflessi nel piano economico finanziario. Eventuali modifiche riguardanti le assunzioni e gli input utilizzati possono comportare modifiche significative riguardanti il valore recuperabile della CGU.
Per la CGU servizi di manutenzione e la CGU Soluzioni software AIM i flussi finanziari attualizzati fanno riferimento ad un orizzonte temporale di 5 anni (2025 – 2029) e sono tratti dal Piano economico finanziario approvato dal Consiglio di Amministrazione delle rispettive società, tenuto conto anche del budget approvato per l'anno 2026 e dei dati di consuntivo 2025. Tali flussi, per il periodo di previsione esplicita, sono formulati sulla base di assunzioni ipotetiche ed associate alle aspettative evolutive del business, mentre gli anni successivi al periodo esplicito vengono sviluppate ipotesi di redditività sostenibile nel lungo periodo per consentire la continuità gestionale (tassi di crescita ed altri fattori ancorati a dinamiche macroeconomiche).

Le ipotesi assunte da parte della direzione aziendale con riferimento alla stima del flusso operativo netto "normalizzato" sono le seguenti sia per la CGU servizi di manutenzione che per la CGU Soluzioni software AIM:

- definizione di un NOPAT (Net Operating Profit After Taxes) sviluppato sulla base degli ultimi due anni di previsione esplicita (2028-2029);
- ammortamenti allineati agli investimenti di mantenimento della dotazione di capitale fisso, considerando anche la stima del rinnovo del canone di locazione per la propria sede (IFRS 16);
- saldo di capitale circolante pari a 0;
- il tasso di crescita dei flussi di cassa operativi successivamente al periodo esplicito ed in perpetuità, utilizzato per la determinazione del valore residuo (tasso 'g'), è stato stimato pari all'1,8% (1,7% nel 2024) in coerenza con le stime di crescita dell'inflazione per l'Italia.

In particolare, la stima del tasso di crescita (g rate) risente delle assunzioni e delle valutazioni effettuate dalla direzione aziendale, le quali prendono in considerazione input interni ed esterni di informazioni, caratterizzati quest'ultimi da profili di incertezza, ad esempio: esame del budget annuale, esame del piano economico finanziario di lungo periodo ed analisi dei principali indicatori di mercato.
Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di attualizzazione, la cui stima risente di valutazione ed assunzioni svolte da parte della direzione aziendale, e che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro e i rischi specifici dell'attività. In particolare, il tasso d'attualizzazione è stato costruito secondo le principali seguenti assunzioni: il Free Risk, il Country Risk premium e il market risk premium sono stati determinati in base a dati osservabili sul mercato, il Beta in base ad una stima determinata in base ad un campione di società comparabili.
Si rimanda alla nota n.8 *Attività Immateriali* per l'informativa relativa ai risultati del test di *impairment*.

Determinazione delle vite utili

L'ammortamento delle attività materiali ed immateriali viene rilevato in quote costanti lungo la vita utile stimata di ciascuna attività. La vita utile economica è determinata nel momento in cui le attività vengono acquistate ed è basata sull'esperienza storica per analoghi investimenti, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. L'effettiva vita economica, pertanto, può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta annualmente i cambiamenti tecnologici al fine di aggiornare la vita utile residua. Tale aggiornamento potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento a carico dell'esercizio e di quelli futuri.
Relativamente alla vita utile delle attività immateriali emerse a seguito della PPA (*Purchase Price Allocation*) di IDS AirNav, le stesse sono state determinate in coerenza con i criteri utilizzati nell'ambito della valutazione del *fair value* dei net asset acquisiti.

Fondi rischi

Il Gruppo iscrive nei fondi rischi le probabili passività riconducibili a vertenze e contenziosi con il personale, fornitori, terzi e, in genere, gli altri oneri derivanti da obbligazioni assunte. Il calcolo degli accantonamenti a fondo rischi comporta l'assunzione di stime basate sulle correnti conoscenze di fattori che potrebbero modificarsi nel tempo, potendo generare esiti finali anche significativamente diversi da quelli tenuti in considerazione nella redazione del Bilancio Consolidato.

Fondo svalutazione crediti e fondo svalutazione rimanenze

Il fondo svalutazione crediti e il fondo svalutazione rimanenze riflettono rispettivamente le stime connesse alle perdite sui crediti del Gruppo in base al modello introdotto dal principio IFRS 9 delle *Expected Credit Loss* (ECL) e la stima delle parti di ricambio divenute obsolete e non più utilizzabili sugli impianti di riferimento.
Il modello di valutazione utilizzato dal Gruppo tiene conto del deterioramento del merito creditizio di un paniere di società rappresentative del settore del trasporto aereo.
Pur ritenendo congrui i fondi in argomento, l'uso di ipotesi diverse o il cambiamento delle condizioni economiche potrebbero riflettersi in variazioni e, quindi, produrre un impatto sugli utili.

6. Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche adottate dal Gruppo

I principi contabili adottati per la redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2025 sono conformi a quelli utilizzati per la redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2024. Le modifiche ed interpretazioni che si applicano per la prima volta nel 2025 non hanno prodotto impatti sul Bilancio Consolidato. Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emesso ma non ancora in vigore.

Nuovi principi contabili, modifiche ed interpretazioni che non hanno prodotto impatti sul Bilancio Consolidato del Gruppo

Di seguito viene riportato l'amendment applicabile al Gruppo, a far data dal 1° gennaio 2025, ed improduttivo di impatti significativi sul Bilancio Consolidato:

- *Amendment to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability – emesso il 15 agosto 2023, ed omologato in data 12 novembre 2024.* L'emendamento chiarisce quando una valuta non può essere convertita in un'altra, come stimare il tasso di cambio e l'informativa da fornire in nota integrativa. La modifica è in vigore dal 1° gennaio 2025 ma non ha prodotto alcun impatto sul bilancio consolidato.

Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche non ancora applicabili in quanto non omologati dall'Unione Europea

Di seguito viene riportato un elenco dei nuovi principi contabili, modifiche ed interpretazioni che saranno applicati dal Gruppo negli esercizi successivi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, di cui il Gruppo ne valuterà la sussistenza di eventuali impatti attesi in sede di prima adozione:

- *IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability:* Disclosures – emesso il 9 maggio 2024, in attesa di omologazione. Tale principio consentirà alle Controllate di ridurre i propri costi di redazione dei bilanci. Infatti, quando la Parent Company redige un bilancio consolidato conforme agli IFRS, le controllate forniranno alla stessa un reporting IFRS. Tuttavia, per i propri bilanci separati le controllate possono utilizzare gli IFRS, gli IFRS per le PMI o i principi contabili nazionali. Poiché talvolta le informazioni richieste per le controllate che utilizzano i principi IFRS potrebbero risultare sproporzionate rispetto alle esigenze informative dei propri utenti, l'introduzione di tale principio consentirà alle Controllate di utilizzare un unico set di registrazioni contabili ed una riduzione dei requisiti di informativa. Tale principio sarà applicabile dalle società Controllate che non hanno responsabilità pubblica, qualora la Parent Company utilizzi gli IFRS per la redazione del bilancio consolidato. Il nuovo principio sarà applicabile, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2027;
- *Amendments IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates*: *Translation to a Hyperinflationary Presentation Currency* – emesso il 13 novembre 2025, in attesa di omologazione. Tale modifica chiarisce come le società dovrebbero convertire i bilanci da una valuta non iperinflazionata in una valuta iperinflazionata. Tali modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2027;
- *Amendments IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures* – emesso il 21 agosto 2025, in attesa di omologazione. Con tale modifica lo IASB chiarisce che alla data di emissione a maggio 2024 di IFRS 19 i requisiti di informativa ridotti riguardavano i principi contabili IFRS vigenti al 28 febbraio 2021. Tale nuovo emendamento chiarisce i requisiti di informativa previsti rispetto alle modifiche ed integrazioni intervenute tra febbraio 2021 e maggio 2024. Tali modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2027.

Principi contabili omologati dall'Unione Europea, ma non ancora applicabili.

Alla data di approvazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025, gli organi competenti dell'Unione Europea hanno omologato i seguenti principi ed emendamenti, ma non sono ancora stati adottati dal Gruppo.

- *Amendment to IFRS 9 and IFRS 7: Classification and Measurement of Financial Instruments* – emesso il 30 maggio 2024 e omologato il 27 maggio 2025. Tali modifiche hanno principalmente la finalità di chiarire la classificazione delle attività finanziarie con caratteristiche ESG e simili, in quanto i fattori ESG potrebbero influenzare i prestiti quando gli

stessi sono misurati al costo ammortizzato o al fair value, fornendo delle indicazioni su come dovrebbero essere valutati i flussi contrattuali su tali tipologie di finanziamento. Inoltre, sono stati introdotte alcune linee guida per il regolamento delle passività tramite l'uso di sistemi di pagamento elettronici, chiarendo la data in cui è possibile procedere con la derecognition di un'attività e/o di una passività. Sono stati inoltre ampliati i fabbisogni di disclosure atti a garantire la trasparenza verso gli stakeholder relativamente agli strumenti rappresentativi di capitale valutati al fair value through OCI con caratteristiche contingenti, quali gli investimenti connessi ad obiettivi ESG. Le suddette modifiche saranno applicabili a partire dal 1° gennaio 2026 ed è concessa l'adozione anticipata;

- *Annual Improvements Volume 11* – emesso il 18 luglio 2024 e omologato il 9 luglio 2025. Tale ciclo di improvements propone modifiche applicabili a diversi principi disciplinando la fattispecie di hedge accounting per un first-time adopter (IFRS 1), la disclosure da rendere in termini di gain or loss derivante dalla derecognition di strumenti finanziari (IFRS 7) e l'introduzione di una guidance per l'implementazione di IFRS 7, taluni chiarimenti per la dericognition di una lease liabilities (IFRS 9), l'identificazione dell'agente di fatto nella valutazione del requisito del controllo nell'ambito del bilancio consolidato (IFRS 10) e l'esplicitazione del cost method in ambito statement of cash flow (IAS 7). Le suddette modifiche saranno applicabili a partire dal 1° gennaio 2026;
- *Amendment to IFRS 9 and IFRS 7: Contracts Referencing Nature-dependent Electricity* – emesso il 18 dicembre 2024 e omologato il 30 giugno 2025. Tali modifiche riguardano le peculiarità dei contratti elettrici ancorati alle fonti rinnovabili, in cui la quantità di energia generata può variare in base a fattori non controllabili quali le condizioni metereologiche (es. energia solare, eolica, etc). Le modifiche introducono un chiarimento all'applicazione dei requisiti di own use e disciplinano l'hedge accounting qualora tali contratti siano utilizzati come strumenti di copertura, oltre ad introdurre taluni requisiti di informativa per consentire agli investitori di comprendere l'effetto di tali contratti sulle performance aziendali. Le suddette modifiche saranno applicabili a partire dal 1° gennaio 2026, ed è concessa l'early adoption.
- *IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements* – emesso il 9 aprile 2024, omologato il 13 febbraio 2026. Si tratta dello standard che sostituirà lo IAS 1, con lo scopo di fornire informazioni più trasparenti e comparabili sulla performance finanziaria della società. In particolare, gli interventi sono atti a migliorare la comparabilità nel conto economico, favorendo la standardizzazione di subtotali e parziali definiti, maggiore trasparenza nella definizione degli indicatori alternativi di performance ed un raggruppamento più utile delle informazioni nel bilancio, al fine di evitare informativa eccessivamente sintetica o dettagliata. Il nuovo principio sarà applicabile, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2027 ed è concessa l'adozione anticipata.

Il Gruppo sta valutando gli effetti che l'applicazione dei suddetti principi potrebbe avere sul proprio Bilancio Consolidato e, in particolare, quelli derivanti dall'introduzione dell'IFRS 18 con riferimento alla struttura del conto economico del Gruppo, al rendiconto finanziario e alle ulteriori informazioni richieste in relazione alle "*management performance measures*" ("MPMs"), nonché all'impatto sulle modalità di presentazione delle informazioni nel bilancio.

Note alla Situazione Patrimoniale – Finanziaria Consolidata

7. Attività materiali

Di seguito è riportata la tabella di movimentazione delle attività materiali al 31 dicembre 2025 rispetto all'esercizio precedente:

(migliaia di euro)

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezzature ind.li e comm.li	Altri beni	Attività materiali in corso	Totale
Costo storico	571.133	2.030.420	273.645	347.700	298.771	3.521.669
Fondo ammortamento	(321.374)	(1.814.342)	(244.055)	(319.062)	0	(2.698.833)
Valore residuo al 01.01.2024	**249.759**	**216.078**	**29.590**	**28.638**	**298.771**	**822.836**
Investimenti	17.885	87.324	3.458	10.697	103.974	223.338
Alienazioni - costo storico	(1.778)	(5.124)	(3.137)	(4.089)	0	(14.128)
Alienazioni - fondo amm.to	1.768	5.124	3.137	4.047	0	14.076
Passaggi in esercizio	0	0	0	0	(119.364)	(119.364)
Altre variazioni	0	(60)	0	0	(7.141)	(7.201)
Ammortamenti	(23.997)	(66.058)	(7.362)	(11.783)	0	(109.200)
Totale variazioni	**(6.122)**	**21.206**	**(3.904)**	**(1.128)**	**(22.531)**	**(12.479)**
Costo storico	587.240	2.112.510	273.966	354.308	276.240	3.604.264
Fondo ammortamento	(343.603)	(1.875.226)	(248.280)	(326.798)	0	(2.793.907)
Valore residuo al 31.12.2024	**243.637**	**237.284**	**25.686**	**27.510**	**276.240**	**810.357**
Investimenti	21.576	31.658	7.696	24.268	84.984	170.182
Alienazioni - costo storico	(5.327)	(10.713)	(4.733)	(8.792)	0	(29.565)
Alienazioni - fondo amm.to	5.327	10.713	4.732	8.792	0	29.564
Passaggi in esercizio	0	0	0	0	(75.569)	(75.569)
Altre variazioni	0	(30)	(3)	0	(2.432)	(2.465)
Ammortamenti	(22.916)	(53.632)	(6.225)	(14.032)	0	(96.805)
Totale variazioni	**(1.340)**	**(22.004)**	**1.467**	**10.236**	**6.983**	**(4.658)**
Costo storico	603.489	2.133.371	276.924	369.784	283.223	3.666.791
Fondo ammortamento	(361.192)	(1.918.091)	(249.771)	(332.038)	0	(2.861.092)
Valore residuo al 31.12.2025	**242.297**	**215.280**	**27.153**	**37.746**	**283.223**	**805.699**

Le attività materiali registrano nell'esercizio una variazione netta negativa di 4.658 migliaia di euro per i seguenti eventi:

- gli ammortamenti di competenza dell'esercizio per 96.805 migliaia di euro (109.200 migliaia di euro nel 2024) che si decrementano per il termine del ciclo di ammortamento decennale di alcuni impianti e sistemi di assistenza al volo;
- gli investimenti delle attività materiali per complessivi 170.182 migliaia di euro, di cui 75.569 migliaia di euro riferiti ad investimenti, nelle diverse categorie, ultimati ed entrati in uso nel corso dell'esercizio e per 9.629 migliaia di euro a diritti d'uso riferiti a contratti di lease pluriennali tra cui il rinnovo del contratto di locazione dell'immobile di via Casale Cavallari di Roma della durata di sei anni, avvenuto nel mese di maggio 2025. Tra gli investimenti completati ed entrati in esercizio, si evidenziano: i) la fornitura e l'adeguamento della sensoristica meteo per diversi aeroporti; ii) l'ammodernamento dei sistemi radar di avvicinamento di alcuni aeroporti; iii) il completamento delle attività installative dei primi quattro sistemi di presentazione ed elaborazione dati per torre remota (*Remote Tower Modules*) nella nuova sala operativa di Brindisi denominata *Remote Tower Control Center* (RTCC); iv) lo spostamento della postazione di controllo radar di avvicinamento di Firenze sul Centro di Controllo d'Area di Roma; v) la continua evoluzione dell'attuale piattaforma operativa SATCAS (il sistema *Air Traffic Management legacy* utilizzato nelle sale operative degli ACC per il controllo del traffico aereo in rotta e in avvicinamento nei principali aeroporti nazionali); vi) l'implementazione del sistema *Flight Plan Tracker* (FPT) in grado di supportare la sorveglianza di rotta con i soli contributi dei radar secondari. Gli investimenti per 84.984 migliaia di euro si riferiscono alle attività materiali in corso di realizzazione riguardanti l'avanzamento dei progetti di investimento, tra i quali si evidenzia: i) la continuazione del programma *4-Flight*, il cui obiettivo è quello di sviluppare la nuova piattaforma tecnologica Air Traffic Management (ATM) degli ACC, in sostituzione di quella attualmente operativa, basata sui concetti operativi di SESAR e assumendo al suo interno il sistema Coflight come una componente di base.; ii) il programma di spostamento delle postazioni di controllo radar di avvicinamento dalle attuali sedi dedicate presso gli aeroporti agli ACC sovrastanti; iii) la prosecuzione delle attività legate alla realizzazione delle Torri di controllo gestite da remoto che prevede anche la predisposizione dello spazio fisico necessario presso gli ACC per ospitarle; iv) il piano di sostituzione periodica degli apparati *Communication, Navigation and Surveillance* (CNS) relativamente ai sistemi radar, Voice Control Switch, sistemi di radioassistenza e radio;
- le altre variazioni per complessivi 2.465 migliaia di euro si riferiscono per 579 migliaia di euro alla riclassifica di alcuni componenti di sistemi operativi nelle rimanenze per parti di ricambio e per la restante parte ad importi classificati nell'ambito delle attività immateriali.

Nella seguente tabella viene riportata la movimentazione dei *right of use*, già compresi nella tabella di movimentazione complessiva delle attività materiali. Nell'ambito della voce terreni e fabbricati sono iscritte le locazioni degli immobili della sede delle controllate oltre ad una sede secondaria della Capogruppo. La voce altri beni comprende la locazione a medio termine delle auto aziendali.

(migliaia di euro)

	Terreni e fabbricati	Altri beni	Totale
Costo storico	9.292	4.024	13.316
Fondo ammortamento	(6.892)	(2.012)	(8.904)
Valore residuo al 31.12.2024	**2.400**	**2.012**	**4.412**
Investimenti	8.884	745	9.629
Alienazioni - costo storico	(4.977)	(149)	(5.126)
Alienazioni - fondo amm.to	4.977	149	5.126
Ammortamenti	(1.864)	(933)	(2.797)
Totale variazioni	**7.020**	**(188)**	**6.832**
Costo storico	13.199	4.620	17.819
Fondo ammortamento	(3.779)	(2.796)	(6.575)
Valore residuo al 31.12.2025	**9.420**	**1.824**	**11.244**

Le locazioni con una durata inferiore a 12 mesi e quelle aventi ad oggetto beni di modesto valore sono rilevati a conto economico nella voce "costi per godimento beni di terzi".

8. Attività Immateriali

Le attività immateriali ammontano al 31 dicembre 2025 a 190.697 migliaia di euro ed hanno subito nell'esercizio le seguenti variazioni:

(migliaia di euro)

	Diritti di brevetto ind.le e di ut.ne opere ingegno	Altre attività immateriali	Attività immateriali in corso	Avviamento	Totale
Costo storico	226.564	12.333	65.016	93.472	397.385
Ammortamento accumulato	(200.062)	(7.026)	0	0	(207.088)
Valore residuo al 01.01.2024	**26.502**	**5.307**	**65.016**	**93.472**	**190.297**
Investimenti	24.021	25	15.079	0	39.125
Alienazioni	0	0	0	0	0
Passaggi in esercizio	0	0	(24.046)	0	(24.046)
Altre variazioni	0	0	6.798	0	6.798
Ammortamenti	(21.708)	(939)	0	0	(22.647)
Totale variazioni	**2.313**	**(914)**	**(2.169)**	**0**	**(770)**
Costo storico	250.585	12.358	62.847	93.472	419.262
Ammortamento accumulato	(221.770)	(7.965)	0	0	(229.735)
Valore residuo al 31.12.2024	**28.815**	**4.393**	**62.847**	**93.472**	**189.527**
Investimenti	45.261	0	28.136	0	73.397
Alienazioni	0	0	0	0	0
Passaggi in esercizio	0	0	(45.261)	0	(45.261)
Altre variazioni	0	0	1.884	0	1.884
Ammortamenti	(27.923)	(927)	0	0	(28.850)
Totale variazioni	**17.338**	**(927)**	**(15.241)**	**0**	**1.170**
Costo storico	295.626	12.138	47.606	93.472	448.842
Ammortamento accumulato	(249.473)	(8.672)	0	0	(258.145)
Valore residuo al 31.12.2025	**46.153**	**3.466**	**47.606**	**93.472**	**190.697**

Le attività immateriali registrano nell'esercizio una variazione netta positiva di 1.170 migliaia di euro per i seguenti eventi:

- gli ammortamenti di competenza dell'esercizio che ammontano a 28.850 migliaia di euro (22.647 nel 2024);
- gli investimenti per complessivi 73.397 migliaia di euro, di cui 45.261 migliaia di euro riferiti a progetti di investimento ultimati nel corso dell'esercizio ed entrati in uso e riguardanti principalmente: i) licenze e software a supporto dei diversi sistemi operativi e gestionali del Gruppo; ii) lo sviluppo di alcune interfacce verso i sistemi operativi della Capogruppo; iii) gli sviluppi software dei prodotti della IDS AirNav quali la suite AIM (*Aeronautical Information Management*) e CRONOS, la piattaforma per la diffusione delle informazioni aeronautiche, tra cui i Notam (*NOtice To Air Men*) necessari per informare gli equipaggi di volo sulle condizioni lungo la rotta prima di intraprendere un volo; iv) l'ulteriore implementazione della piattaforma UTM (*Unmanned Traffic Management*). Gli investimenti in corso di realizzazione per 28.136 migliaia di euro riguardano principalmente la prosecuzione delle attività di sviluppo software e degli upgrade dei prodotti di IDS AirNav tra cui le funzionalità connesse ai prodotti FPDAM (*Flight Procedure Design and Airspace*

Management) e la suite AIM e le implementazioni sulla piattaforma Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management (UTM). La Società ha verificato alla data di riferimento del bilancio che tale voce non abbia subito una riduzione di valore;

- le altre variazioni per 1.884 migliaia di euro riguardano poste riclassificate in tale voce dalle attività materiali.

La voce avviamento ammonta a complessivi 93.472 migliaia di euro e si riferisce per 66.486 migliaia di euro, al maggior valore di acquisizione della Controllata Techno Sky S.r.l. rispetto alle attività nette espresse a valori correnti, ed è rappresentativo dei benefici economici futuri. Tale valore è allocato interamente alla CGU *Servizi di manutenzione*, coincidente con l'entità legale Techno Sky S.r.l. Al 31 dicembre 2025 in applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 *Impairment of assets*, tale avviamento è stata assoggettato al test di *impairment,* effettuato confrontando il valore recuperabile della CGU con il valore di carico delle attività nette relative a detta unità, coerentemente con quanto previsto dallo IAS 36. Si sottolinea come non sono state allocate alla CGU in questione, attività immateriali a vita utile indefinita. Nel determinare il valore recuperabile, si è fatto riferimento al valore d'uso. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il WACC pari al 7,72% (7,80% nel 2024) costruito con la metodologia *unconditional adjusted* con un free risk pari alla media del rendimento a 1 anno dei titoli di Stato italiani con scadenza a 10 anni a quale si aggiunge il Market Risk Premium della Germania come benchmark del rendimento di un paese a mercato maturo. Il tasso di crescita dei flussi di cassa operativi in termini nominali, post previsione del periodo esplicito, è pari all'1,8% (1,7% nel 2024), in coerenza con la revisione delle stime di crescita dell'inflazione per l'Italia.
Il management ha ritenuto che per la stima del valore recuperabile si facesse riferimento al valore d'uso stimato sulla base dei flussi di cassa come desumibili dal piano economico finanziario 2025-2029 predisposto dalla società controllata ed approvato dal Consiglio di Amministrazione di Techno Sky in data 19 marzo 2025, tenuto conto del budget approvato per l'anno 2026 e dei dati consuntivi 2025. Il piano evidenzia un EBITDA margin a fine piano del 18%. I presupposti su cui si è basata l'elaborazione del piano economico-finanziario, sono riconducibili alla conoscenza del mercato di riferimento, che hanno tenuto conto del budget 2026, e ai dati oggettivi riferiti al proseguimento delle attività *core business* della società e considerando gli esiti dell'analisi di doppia materialità descritti nel paragrafo 5 Rendicontazione consolidata di Sostenibilità.
Ad esito del test risulta un valore recuperabile superiore al valore contabile della CGU e, conseguentemente, non sono state contabilizzate perdite di valore.
Ai fini dell'analisi di sensitività è stato ipotizzato un incremento del WACC dello 0,5% e, mantenendo un tasso di crescita sempre pari all'1,8%, l'*headroom* continua ad essere positivo per un ammontare pari a 8,9 milioni di euro. Assumendo un tasso di crescita nullo in ipotesi di invarianza del WACC la misura dell'headroom sarebbe pari a negativi 17,6 milioni di euro. L'analisi di sensitivity sulla marginalità del piano economico finanziario 2025-2029 ha confermato i valori.
La restante parte dell'avviamento, pari a 26.986 migliaia di euro, si riferisce al maggior valore di acquisizione della Controllata IDS AirNav S.r.l. rispetto alle attività nette espresse a valori correnti, ed è rappresentativo dei benefici economici futuri. Tale valore, emerso a valle del processo di *purchase price allocation*, è allocato interamente alla CGU *Soluzioni software AIM* coincidente con l'entità legale IDS AirNav.
Al 31 dicembre 2025, in applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 *Impairment of assets*, tale avviamento è stata assoggettato al test di *impairment,* effettuato confrontando il valore recuperabile della CGU con il valore di carico delle attività nette relative a detta unità, coerentemente con quanto previsto dallo IAS 36. Si sottolinea come, oltre l'avviamento, non sono state allocate alla CGU in questione attività immateriali a vita utile indefinita. Nel determinare il valore recuperabile, si è fatto riferimento al valore d'uso. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il WACC pari all'11,7% (11,74% nel 2024) con un tasso di crescita dei flussi di cassa operativi in termini nominali pari all'1,8% (1,7% nel 2024) in coerenza con la revisione delle stime di crescita dell'inflazione per l'Italia.
Il management ha ritenuto che per la stima del valore recuperabile si facesse riferimento al valore d'uso stimato sulla base dei flussi di cassa desumibili dal piano economico finanziario 2025-2029 predisposto dalla società controllata ed approvato dal Consiglio di Amministrazione di IDS AirNav in data 19 marzo 2025, tenendo conto del budget approvato per l'anno 2026 e i dati di consuntivo 2025 e considerando gli esiti dell'analisi di doppia materialità descritti nel paragrafo 5 Rendicontazione consolidata di Sostenibilità. Il piano evidenzia un tasso di crescita dei ricavi, nel periodo considerato, pari al 15,4% con un EBITDA margin a fine piano pari a circa il 27,6%.
I presupposti su cui la società ha basato l'elaborazione del piano economico-finanziario, sono riconducibili alla conoscenza del mercato di riferimento e alle informazioni ricevute dalla struttura commerciale del Gruppo. Ad esito del test, risulta un valore recuperabile superiore al valore contabile della CGU e, conseguentemente, non sono state contabilizzate perdite di valore. Il valore recuperabile ai fini dell'*impairment test* esprime un plusvalore (*headroom*) rispetto ai corrispondenti valori di libro di ammontare pari a circa 21,4 milioni di euro.

Ai fini dell'analisi di sensitività è stato ipotizzato un incremento del WACC dello 0,5% e, mantenendo un tasso di crescita sempre pari all'1,8%, l'headroom continua ad essere positivo per un ammontare pari a 18 milioni di euro. Assumendo un tasso di crescita nullo in ipotesi di invarianza del WACC la misura dell'headroom sarebbe positiva per 13 milioni di euro. L'analisi di sensitivity sulla marginalità del piano economico finanziario 2025-2029 ha confermato i valori.

9. Partecipazioni in altre imprese

La voce Partecipazioni in altre imprese ammonta a 53.733 migliaia di euro (54.744 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e registra, rispetto all'esercizio precedente, un decremento di 1.011 migliaia di euro riferito esclusivamente alla partecipazione pari all'8,6% in Aireon LLC per il tramite della Aireon Holdings LLC, che si attesterà, post esercizio della clausola di *redemption* al 10,35%, ed è contabilizzata secondo il criterio del *fair value* senza possibilità di rigiro a conto economico. La partecipazione, a valle dell'adeguamento del valore sia al *fair value* che al cambio di fine anno, risulta iscritta a 53,6 milioni di euro corrispondenti a 62,9 milioni di dollari (56,7 milioni di dollari al 31 dicembre 2024) ed il decremento è legato al deprezzamento del dollaro.
Il *fair value* è stato misurato in accordo con le tecniche valutative previste dal principio IFRS 13 che richiede di massimizzare l'utilizzo di dati osservabili e ridurre al minimo i dati non osservabili al fine di stimare il prezzo al quale avrebbe luogo una regolare operazione per il trasferimento dello strumento rappresentativo di capitale tra gli operatori di mercato alla data di valutazione. In presenza di un mercato non attivo, gli input utilizzati risultano coerenti con il Livello 3 della gerarchia del *fair value*.
Al 31 dicembre 2025, il Gruppo ha effettuato una stima del *fair value* della partecipazione utilizzando i seguenti input: i flussi relativi al Long Term Operating Plan (LTOP) aggiornati dal management di Aireon nel mese di febbraio 2025 e riferibili alle *assumptions* esistenti al 31 dicembre 2024, con un orizzonte temporale che si estende fino al 2039 e che recepisce, in continuità con il piano precedente, l'estensione della vita utile dell'asset tecnologico di ulteriori cinque anni, coerentemente con la medesima estensione assunta dal socio Iridium nell'esercizio 2023 in relazione alla costellazione satellitare. Rispetto al piano precedente emerge una diminuzione complessiva dei dividendi distribuibili nel periodo fino al 2039 che risente dell'effetto combinato della contrazione dei margini economici e della manovra finanziaria. L'inizio della distribuzione dei dividendi è atteso a decorrere dal 2028 e viene estesa per i *preferred* sul triennio 2028-2030.
Ai fini della stima del *fair value* si è considerata la stima dei dividendi riportata nell'ultimo piano aggiornato a febbraio 2025, i prezzi ufficiali di Borsa, i dati economico-finanziari storici e previsionali di settore e la media dei prezzi di mercato dei titoli di Stato americani. Ad esito dell'aggiornamento dei parametri di input, il *fair value* della partecipazione in Aireon, al 31 dicembre 2025, risulta pari a 53,6 milioni di euro, corrispondenti a 62,9 milioni di dollari, in incremento di 6,2 milioni di dollari, corrispondente a 5,3 milioni di euro, rispetto al dato del 31 dicembre 2024 tenuto conto anche del deprezzamento della valuta statunitense.
Il modello valutativo utilizzato è fondato sulle seguenti assunzioni: i) *fair value*, determinato nella prospettiva *equity-side*, in base ad un modello finanziario basato sull'attualizzazione dei dividendi distribuibili desunti nel periodo esplicito di piano; ii) il valore terminale dell'investimento è determinato ipotizzando un flusso di cassa sostenibile ad un tasso di crescita medio nominale (g-rate) di lungo periodo; iii) il tasso di attualizzazione utilizzato è il Cost of Capital (Ke) pari al 15,37% (15,31% nel 2024), calcolato mediante la metodologia del CAPM (Capital Asset Pricing Model).
Al fine di verificare la robustezza della stima del *fair value* è stata condotta un'analisi di sensitività riguardante i parametri Ke e tasso g di crescita: mantenendo costante il fattore di crescita al 2,8% ed ipotizzando una variazione Ke pari a +/- 0,5%, il valore della partecipazione si apprezzerebbe/deprezzerebbe rispettivamente di circa 2,4 milioni di dollari.
È stata inoltre effettuata un'analisi di sensitività sui ricavi, in cui a parità di tutte le altre condizioni, qualora assumessimo una riduzione lineare del 5% dei ricavi sull'intero orizzonte di piano, la stima del *fair value* si ridurrebbe a circa 57,5 milioni di dollari.
La voce Partecipazioni in altre imprese accoglie inoltre la quota del 16,67% detenuta dalla Capogruppo nel capitale sociale della società di diritto francese ESSP SaS, società in cui partecipano i principali *service provider* europei e che ha per oggetto la gestione del sistema di navigazione satellitare EGNOS e la fornitura dei relativi servizi, che nel 2025 ha erogato un dividendo di 667 migliaia di euro, pari importo rispetto all'esercizio precedente.

10. Attività finanziarie non correnti

Le attività finanziarie non correnti ammontano a 344 migliaia di euro e non registrano variazioni rispetto al 31 dicembre 2024.

11. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite, nonché le attività per imposte anticipate compensabili, ove consentito, con le passività per imposte differite sono dettagliatamente riportate nel prospetto seguente con separata evidenziazione degli importi con effetto a conto economico e quelli con impatto nelle altre componenti di conto economico complessivo (Patrimonio Netto).

	al 31.12.2024	Incr.to/ decr.to con impatto a CE	Incr.to/ decr.to con impatto a PN	Differenze cambi	al 31.12.2025
Attività per imposte anticipate					
Fondi tassati	10.964	(1.333)	0	0	9.631
Svalutazione rimanenze	2.355	(75)	0	0	2.280
Attualizzazione crediti	2.299	(999)	0	0	1.300
Effetto fiscale IFRS conversion	91	0	0	0	91
Fair value partecipazione	915	0	(915)	0	0
Altri	14.954	(50)	0	(1.098)	13.806
Totale attività per imposte anticipate	**31.578**	**(2.457)**	**(915)**	**(1.098)**	**27.108**
Passività per imposte differite					
Altri	1.972	60	0	0	2.032
Attualizzazione debiti	279	(198)	0	0	81
Effetto fiscale IFRS conversion	297	(155)	0	0	142
Fair value derivato	620	0	0	0	620
Fair value partecipazione	0	0	306	0	306
PPA	1.197	(241)	0	0	956
Totale passività per imposte differite	**4.365**	**(534)**	**306**	**0**	**4.137**
Totale attività per imposte anticipate compensabili	31.578				27.108
Totale passività per imposte differite compensabili	(3.955)				(4.097)
Attività per imposte anticipate nette	**27.623**				**23.011**
Passività per imposte differite nette	**410**				**40**

La movimentazione dell'esercizio delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite che presentano, rispettivamente, a fine 2025 un saldo di 23.011 migliaia di euro e 40 migliaia di euro, è da attribuire ai seguenti effetti:

- la rilevazione della fiscalità differita associata all'attualizzazione dei crediti e debiti per balance per la quota iscritta nell'esercizio 2025 e al rigiro della fiscalità differita dei crediti e debiti per la quota di competenza dell'esercizio 2025;
- l'utilizzo e nuova iscrizione dei fondi rischi tassati e del fondo svalutazione crediti, a seguito degli eventi commentati alle note n. 14 e 20;
- all'imputazione della fiscalità sul *fair value* della partecipazione in Aireon LLC come riportato nel commento alla nota n.9;
- alla rilevazione e rigiro a conto economico dell'eliminazione dei margini sulle operazioni effettuate nell'ambito del Gruppo;
- al rigiro della fiscalità differita associata al processo di *Purchase Price Allocation* della controllata IDS AirNav.

Il Gruppo ritiene ragionevolmente recuperabili le imposte anticipate iscritte sulla base degli imponibili fiscali prospettici desumibili dai piani approvati.

12. Crediti e Debiti per imposte sul reddito

I crediti tributari correnti ammontano a 16.384 migliaia di euro (658 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e rilevano un incremento netto di 15.726 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente per i crediti riferiti alle imposte IRES ed IRAP della Capogruppo, emersi tra gli acconti di imposta versati nel mese di giugno e novembre e le imposte rilevate per competenza nell'esercizio.
I debiti per imposte sul reddito pari a 792 migliaia di euro (228 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) sono riferiti al debito per IRES ed IRAP delle società controllate.

13. Crediti e debiti da attività regolamentata

(migliaia di euro)

	at 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Crediti da attività regolamentata non corrente			
Crediti per Balance	195.098	385.454	(190.356)
Crediti da attività regolamentata corrente			
Crediti per Balance	220.446	223.541	(3.095)

Il **Credito per Balance**, al netto dell'effetto attualizzazione, ammonta a complessivi 415.544 migliaia di euro (608.995 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) classificato nell'ambito dei crediti correnti per 220.446 migliaia di euro che comprende, al netto dell'effetto finanziario, la quota inserita in tariffa nel 2026 relativa ai crediti iscritti nel 2024 e alla quarta quota dei balance iscritti nel biennio 2020-2021, oggetto di recupero in cinque anni a decorrere dal 2023 per il credito di rotta e per le ex prime due zone di tariffazione di terminale e in sette anni relativamente al credito di terminale della ex terza zona di tariffazione, in conformità alla richiesta avanzata dal regolatore ENAC e prevista come tempistica di recupero dal Regolamento Comunitario 2020/1627.
Il credito per balance nella quota non corrente accoglie i balance positivi emersi nell'esercizio 2025 che ammontano, al lordo della componente finanziaria, a 36,5 milioni di euro e sono riferiti principalmente al balance per rischio traffico di entrambe le due zone di tariffazione del terminale (3 milioni di euro) avendo conseguito a consuntivo rispettivamente un -2,8% e -4,2% in termini di unità di servizio rispetto al dato pianificato nel Piano di Performance, al balance per il bonus *capacity* per complessivi 13,4 milioni di euro dove l'indicatore di performance di ritardo per volo assistito di rotta per le sole cause imputate alla Capogruppo si è attestata a 0,010 minuti di ritardo, al di sotto del target fissato di 0,14 minuti e al Balance riferito ai *write off* di rotta emersi nel secondo e terzo *Reference Period* per 17,9 milioni di euro, iscritto in conformità alle indicazioni fornite dal regolatore.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti da attività regolamentata non corrente			
Debiti per balance	9.681	29.725	(20.044)
Debiti da attività regolamentata corrente			
Debiti per Balance	32.819	21.835	10.984

I **debiti per Balance** ammontano complessivamente a 42.500 migliaia di euro (51.560 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), di cui la parte classificata nei debiti correnti è pari a 32.819 migliaia di euro e corrisponde all'importo che, al lordo dell'effetto finanziario, verrà restituito ai vettori tramite la tariffa nel 2026.
Il debito per Balance nella quota non corrente accoglie i balance iscritti nel 2025 che ammontano, al lordo della componente finanziaria, a 9,7 milioni di euro ed è riferito principalmente al balance inflazione per 4,9 milioni di euro che tiene conto dell'andamento dei tassi di inflazione a consuntivo rispetto a quanto inserito nel Piano di Performance e al balance *depreciation* per 2,2 milioni di euro.

14. Crediti commerciali correnti e non correnti

I crediti commerciali correnti ammontano a 260.916 migliaia di euro ed i crediti commerciali non correnti a 273 migliaia di euro e hanno registrato nell'esercizio, rispetto il 31 dicembre 2024, le variazioni riportate nella seguente tabella:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Crediti commerciali correnti			
Credito verso Eurocontrol	186.267	173.927	12.340
Credito verso Ministero dell'Economia e delle Finanze	12.989	10.890	2.099
Credito verso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	30.000	30.000	0
Crediti verso altri clienti	56.420	42.948	13.472
Contract assets	12.405	12.006	399
	298.081	**269.771**	**28.310**
Fondo svalutazione crediti	(37.165)	(37.309)	144
Totale	**260.916**	**232.462**	**28.454**
Crediti commerciali non correnti			
Crediti verso clienti	273	0	273
Totale	**273**	**0**	**273**

Il **Credito verso Eurocontrol** si riferisce ai corrispettivi derivanti dai ricavi di rotta e di terminale non ancora incassati al 31 dicembre 2025, e per la parte preponderante non ancora scaduti, pari rispettivamente a 134.675 migliaia di euro (118.692 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e 51.592 migliaia di euro (55.235 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) al lordo del fondo svalutazione crediti. L'incremento complessivo di 12.340 migliaia di euro è riferito principalmente al maggior fatturato generato nei mesi di novembre e dicembre 2025 rispetto ai corrispondenti mesi del 2024, per il maggior traffico aereo assistito nel periodo di riferimento. Il credito verso Eurocontrol, al netto della quota di diretta competenza del fondo svalutazione crediti, ammonta a 159.723 migliaia di euro (146.681 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

Il **Credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze** (MEF) pari a 12.989 migliaia di euro è relativo interamente alle esenzioni di rotta e di terminale rilevate nel 2025 in decremento di 2.099 migliaia di euro, rispetto al dato rilevato nell'esercizio precedente, per le maggiori unità di servizio esenti di rotta e di terminale sviluppate nell'anno. Il credito del 2024 pari a 10.890 migliaia di euro è stato oggetto di compensazione, a valle dell'approvazione del bilancio 2024, con il debito verso l'Aeronautica Militare per gli incassi riguardanti la tariffa di rotta pari a 61.325 migliaia di euro, determinando un debito netto verso il MEF di 50.435 migliaia di euro regolato nel mese di dicembre 2025.
Il **Credito verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** accoglie il contributo in conto esercizio, pari a 30 milioni di euro, finalizzato a compensare i costi sostenuti dalla Capogruppo per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa, come previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/05. Nel mese di ottobre sono stati incassati 30 milioni di euro rilevati nell'esercizio 2024.
I **Crediti verso altri clienti** ammontano a 56.420 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 13.472 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente legato alle attività rilevate a fine anno sulle commesse estere.
I **contract assets** ammontano a 12.405 migliaia di euro, in lieve incremento rispetto al 31 dicembre 2024, per l'avanzamento delle attività su diverse commesse estere.

Il Fondo svalutazione crediti ammonta a complessivi 37.165 migliaia di euro e registra una riduzione di 144 migliaia di euro.

(migliaia di euro)

			Decrementi		
	al 31.12.2024	**Incrementi**	**rilasci**	**cancellazioni**	**al 31.12.2025**
Fondo svalutazione crediti	37.309	3.754	(1.040)	(2.858)	37.165

L'incremento dell'esercizio del fondo svalutazione crediti recepisce le posizioni assoggettate all'applicazione di un modello di valutazione che tiene conto del deterioramento del merito creditizio oltre a svalutazioni puntuali su specifiche posizioni creditizie.
I decrementi del fondo svalutazione crediti si riferiscono per 1.040 migliaia di euro a crediti svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti ed incassati nel corso del 2025 e per 2.858 migliaia di euro a cancellazione di crediti in ambito Eurocontrol, che lascia impregiudicato il diritto al recupero del relativo credito.

15. Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, rappresentate principalmente da parti di ricambio, ammontano al netto del fondo svalutazione a 59.820 migliaia di euro in decremento netto di 653 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024. La movimentazione rilevata nell'esercizio è di seguito rappresentata:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2024	**Incrementi**	**Decrementi**	**al 31.12.2025**
Magazzino	70.286	3.649	(4.617)	69.318
Fondo Svalutazione magazzino	(9.813)	(18)	333	(9.498)
Totale	**60.473**	**3.631**	**(4.284)**	**59.820**

L'incremento di 3.631 migliaia di euro, al netto del fondo svalutazione magazzino, si riferisce principalmente all'acquisto di parti di ricambio per i sistemi operativi adibiti alla navigazione aerea tra cui parti di ricambio a supporto dei radar, delle telecomunicazioni e dei sistemi meteo e gli hardware acquistati per progetti di vendita verso clienti esteri. Una parte dell'incremento pari a 579 migliaia di euro, si riferisce a parti di sistemi classificati a magazzino provenienti dalle attività materiali. Il decremento di 4.284 migliaia di euro riguarda gli impieghi sia delle parti di ricambio nei sistemi operativi che per l'hardware impiegato nei progetti di vendita verso clienti esteri, risultati superiori rispetto agli acquisti effettuati nell'esercizio.

16. Altre attività correnti e non correnti

Le altre attività correnti ammontano a 38.125 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 17.594 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente imputabile ai crediti verso enti pubblici per contributi in conto impianti rilevati nell'esercizio.
La voce in oggetto è così composta:

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Altre attività correnti			
Credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti	9.168	936	8.232
Credito verso il personale	2.751	3.240	(489)
Credito verso enti vari per progetti finanziati	18.076	10.630	7.446
Crediti tributari	2.094	1.891	203
Risconti attivi	2.343	1.863	480
Crediti diversi	5.613	4.093	1.520
	40.045	**22.653**	**17.392**
Fondo svalutazione altri crediti	(1.920)	(2.122)	202
Totale	**38.125**	**20.531**	**17.594**
Altre attività non correnti			
Crediti diversi	60	49	11
Totale	**60**	**49**	**11**

L'incremento del **credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti** è principalmente dovuto all'iscrizione dei crediti maturati in ambito PNRR dalle società del Gruppo a seguito della rendicontazione dei progetti e relativa accettazione da parte dall'Unità di Missione del PNRR operante nell'ambito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'importo iscritto nelll'esercizio precedente pari a 0,9 milioni di euro è stato incassato nei primi mesi del 2025.
Il credito verso il personale si riferisce agli anticipi di missione erogati ai dipendenti, le cui trasferte non risultano concluse a fine esercizio, di cui la parte rilevante (1.920 migliaia di euro) riguarda gli anticipi di missione erogati ad ex dipendenti della Capogruppo, già oggetto di indagine da parte dell'autorità giudiziaria e svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti e parzialmente rilasciati (202 migliaia di euro) a seguito dei relativi incassi. A garanzia dello stesso è stato comunque effettuato il sequestro conservativo di un quinto delle pensioni, del fondo TFS e TFR, oltre al sequestro dei conti correnti e in taluni casi anche delle proprietà immobiliari.
Il credito verso enti vari per progetti finanziati pari a 18.076 migliaia di euro registra un incremento netto di 7.446 migliaia di euro, rispetto al saldo del 31 dicembre 2024, principalmente per l'iscrizione del credito emerso a valle della rendicontazione dei progetti finanziati in ambito Connecting European Facility (CEF) call 2015, call 2017 e Clean ATM. Nell'esercizio è stata incassata la CEF call 2016 per 1,7 milioni di euro.

17. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti ammontano a 447.673 migliaia di euro e registrano una variazione netta positiva di 90.852 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione è principalmente associata alla dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa positivo, strettamente correlato al maggior traffico aereo assistito con conseguenti maggiori incassi dal core business della Capogruppo e che ha beneficiato degli incassi dei progetti finanziati in ambito PNRR e Connecting European Facility. Nel corso dell'esercizio 2025 il flusso di cassa è stato influenzato anche da altre operazioni, tra cui: i) il pagamento del dividendo avvenuto a fine giugno 2025 in aderenza alla delibera assembleare per complessivi 146,2 milioni di euro (124,4 milioni di euro

nell'esercizio precedente); ii) il pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riferito all'esercizio 2024 per complessivi 50,4 milioni di euro (47,3 milioni di euro erogati nel 2024); iii) il pagamento del debito verso ENAC per la quota degli incassi di rotta e di terminale di competenza e verso l'Aeronautica Militare Italiana per la quota degli incassi di terminale di spettanza per complessivi 26 milioni di euro; iv) il rimborso delle rate semestrali dei finanziamenti in essere secondo i piani di ammortamento contrattualizzati per 19 milioni di euro; v) acquisto azioni proprie per 6,5 milioni di euro.
Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti non sono gravate da vincoli che ne limitano la disponibilità

18. Attività destinate alla dismissione e passività associate

Le attività e le passività destinate alla dismissione accolgono le posizioni riferite alla società ENAV Asia Pacific pari rispettivamente a 4.257 migliaia di euro, riguardanti principalmente le disponibilità liquide e per 14,2 migliaia di euro a debiti verso i fornitori per le attività di liquidazione. Per Enav Asia Pacific è stata deliberata, nel mese di dicembre 2024, la liquidazione volontaria da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo. A valle della delibera si è proceduto all'apertura della procedura di liquidazione in Malesia avvenuta nel mese di aprile 2025.

19. Patrimonio Netto

Si riporta di seguito la composizione del Patrimonio Netto Consolidato al 31 dicembre 2025 che ammonta a 1.168.922 migliaia di euro.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazioni
Capitale sociale	541.744	541.744	0
Riserva legale	58.540	52.630	5.910
Altre riserve	440.270	450.489	(10.219)
Riserva prima adozione ias (FTA)	(727)	(727)	0
Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(7.408)	(7.943)	535
Riserva cash flow hedge	1.957	1.957	0
Riserva per azioni proprie	(6.600)	(1.616)	(4.984)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	47.005	65.978	(18.973)
Utile/(Perdita) dell'esercizio	93.056	125.829	(32.773)
Totale Patrimonio Netto attribuibile agli azionisti della Capogruppo	**1.167.837**	**1.228.341**	**(60.504)**
Capitale e Riserve attribuibile alle minoranze	1.016	1.130	(114)
Utile/(Perdita) attribuibile alle minoranze	69	(114)	183
Totale Patrimonio Netto attribuibile alle minoranze	**1.085**	**1.016**	**69**
Totale Patrimonio Netto	**1.168.922**	**1.229.357**	**(60.435)**

In data 28 maggio 2025 in sede di Assemblea ordinaria degli azionisti convocata tra l'altro per l'approvazione del bilancio di esercizio della Capogruppo al 31 dicembre 2024 è stato deliberato di destinare il risultato di esercizio di ENAV per 5.910 migliaia di euro a riserva legale, ai sensi dell'art. 2430 comma 1 del Codice civile, per 112.280 migliaia di euro a titolo di dividendo da distribuire in favore degli Azionisti e per 1 migliaia di euro da riportare a nuovo. Inoltre, è stato deliberato di prelevare dalla riserva disponibile per utili portati a nuovo un importo pari a 26.440 migliaia di euro e dalla riserva di capitali disponibile un importo pari a 7.448 migliaia di euro, al fine di distribuire, unitamente alla destinazione a dividendo del risultato di esercizio, un dividendo complessivo pari a 146.168 migliaia di euro equivalente a euro 0,27 per ogni azione in circolazione alla data di stacco della cedola coincidente con il 23 giugno 2025.
Il Capitale sociale è costituito da numero 541.744.385 azioni ordinarie prive di indicazione del valore nominale, detenute per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per il 46,46% da azionariato istituzionale ed individuale e per lo 0,26% detenuto da ENAV sotto forma di azioni proprie. Al 31 dicembre 2025 le azioni risultano integralmente sottoscritte e versate e non sono state emesse azioni privilegiate.
Le Altre riserve accolgono per 36,4 milioni di euro la riserva di contributi in conto capitale ricevuti nel periodo 1996/2002 esposta al netto delle imposte assolte, divenuta pertanto disponibile, per 392,5 milioni di euro dalla destinazione della riduzione volontaria del capitale sociale, per 2,3 milioni di euro la riserva dedicata al piano di incentivazione di lungo termine del management del Gruppo, che si è incrementata nell'esercizio per l'iscrizione delle quote riferite ai cicli di vesting in essere e ridotta a seguito dell'assegnazione delle azioni legate al terzo ciclo di vesting 2022-2024 del secondo piano di incentivazione azionaria, la riserva per l'adeguamento al fair value della partecipazione in Aireon al netto della fiscalità differita, per 3,9 milioni di euro la riserva di capitale derivante dalla D-Flight S.p.A. e la riserva di conversione bilanci in valuta estera riguardanti le differenze cambio generate dalla conversione in euro dei bilanci delle società operanti in aree diverse dall'euro.
La Riserva da prima adozione IAS (First Time Adoption – FTA) accoglie le differenze nei valori degli elementi attivi e passivi registrate in sede di prima adozione dei principi contabili internazionali.
La Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti accoglie gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto che al 31 dicembre 2025 registra un utile attuariale di Gruppo per complessivi 0,5 milioni di euro.
La Riserva cash flow hedge include la valutazione al fair value degli strumenti finanziari derivati di copertura, che non ha subito variazioni nell'esercizio 2025.
La Riserva per azioni proprie accoglie il controvalore delle azioni proprie pari a n. 1.419.105 al prezzo medio di 4,65 per azione. Nel corso del 2025, a seguito della delibera assembleare, si è proceduto ad acquistare 1,4 milioni di azioni proprie e ad assegnare n. 361.835 azioni proprie per un controvalore di 1,4 milioni di euro ai beneficiari del terzo ciclo di vesting 2022-2024 del secondo piano di performance 2020-2022.
Gli Utili/(Perdite) portati a nuovo accolgono i risultati dei precedenti esercizi derivanti dalle società rientranti nell'area di consolidamento e dalle rettifiche operate a livello di consolidato. La variazione negativa di 18,6 milioni di euro si riferisce principalmente al prelievo in tale voce di una quota destinata a titolo di dividendo erogato nel mese di maggio 2025.
L'utile di esercizio attribuibile agli azionisti della Capogruppo ammonta a 93,1 milioni di euro.
Al 31 dicembre 2025 il Patrimonio Netto attribuibile alle minoranze ammonta a 1.085 migliaia di euro.

Gestione del capitale

Gli obiettivi identificati dal Gruppo nell'ambito della gestione del capitale sono la creazione di valore per gli stakeholder e il supporto allo sviluppo del Gruppo nel lungo periodo. In particolare, il Gruppo persegue il mantenimento di un adeguato livello di capitalizzazione che permetta di garantire l'accesso a fonti esterne di finanziamento cercando di ottimizzare al contempo il costo dell'indebitamento, la realizzazione di un soddisfacente ritorno economico per gli azionisti e che consenta di supportare adeguatamente lo sviluppo delle attività del Gruppo. In tale contesto il Gruppo gestisce le consistenze patrimoniali e tiene conto delle condizioni economiche e dei requisiti dei *covenant* finanziari.

20. Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri ammontano complessivamente a 5.791 migliaia di euro, di cui la quota classificata nelle passività correnti ammonta a 3.109 migliaia di euro, ed hanno subito nell'esercizio la seguente movimentazione:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2024	Incrementi	Assorbimento a conto economico	Utilizzi	al 31.12.2025
Fondo rischi per il contenzioso con il personale	10.149	1.085	0	(5.694)	5.540
Fondo rischi per altri contenziosi in essere	49	0	0	0	49
Altri fondi rischi	883	0	(883)	0	0
Fondo altri oneri	0	202	0	0	202
Totale fondi	**11.081**	**1.287**	**(883)**	**(5.694)**	**5.791**

Il **fondo rischi per il contenzioso con il personale** al 31 dicembre 2025 ammonta a 5.540 migliaia di euro, la cui quota corrente è pari a 2.907 migliaia di euro, ed evidenzia un accantonamento dell'esercizio di 1,1 milioni di euro per tener conto dei contenziosi sorti nell'anno il cui rischio per passività è ritenuto probabile. L'utilizzo del fondo nell'esercizio si è reso necessario per la definizione sfavorevole del giudizio di primo grado, immediatamente esecutivo di alcuni contenziosi, per i quali la Capogruppo ha presentato appello, accolto in secondo grado dalla Corte di Appello, che ha respinto totalmente le pretese del primo grado. La Capogruppo sta mettendo in atto le azioni necessarie per il recupero delle somme versate in esecuzione della sentenza di primo grado. Rimangono pendenti i termini per l'ulteriore grado di giudizio. Al 31 dicembre 2025, il valore complessivo delle richieste giudiziali relativo a contenziosi in essere il cui rischio di soccombenza è stato valutato dai legali incaricati dal Gruppo possibile, è pari a 8,3 milioni di euro.
La posizione presente negli altri fondi rischi per 883 migliaia di euro è stata chiusa al 31 dicembre 2025 essendo intervenuta la prescrizione decennale delle pretese a suo tempo avanzate in ambito contrattuale.

21. Benefici ai dipendenti

Il TFR e altri benefici ai dipendenti è pari a 32.361 migliaia di euro ed è composto dal Fondo di Trattamento di Fine Rapporto, disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, dell'ammontare da corrispondere ai dipendenti del Gruppo ENAV all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.
La passività per benefici ai dipendenti si è così movimentata nell'esercizio:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024
Passività per benefici ai dipendenti a inizio periodo	**36.428**	**39.429**
Interest cost	1.082	1.213
(Utili)/Perdite attuariali su benefici definiti	535	(372)
Anticipi, erogazioni ed altre variazioni	(5.684)	(3.842)
Passività per benefici ai dipendenti a fine periodo	**32.361**	**36.428**

La componente finanziaria dell'accantonamento pari a 1.082 migliaia di euro è iscritta negli oneri finanziari. L'utilizzo del fondo TFR per 5.684 migliaia di euro è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e da anticipazioni erogate al personale che ne ha fatto richiesta.
La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo e risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, costituisce l'importo degli (Utili)/Perdite attuariali. Tale calcolo ha generato nel 2025 un utile attuariale di Gruppo per 535 migliaia di euro.
Si riepilogano di seguito le principali assunzioni attuariali applicate nel calcolo del TFR:

	al 31.12.2025	al 31.12.2024
Tasso di attualizzazione	3,37%	3,18%
Tasso di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Tasso atteso di turnover	4,00%	4,00%
Tasso atteso di erogazione anticipazioni	2,00%	2,00%

Il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'Indice IBoxx Corporate AA con duration rilevata alla data della valutazione e commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione. Il tasso annuo di incremento del TFR è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali in conformità all'art. 2120 del Codice civile.
Di seguito si fornisce l'analisi di sensitività del TFR rispetto alla variazione delle principali ipotesi attuariali.

(migliaia di euro)

	Passività per benefici definiti ai dipendenti del Gruppo	
	al 31.12.2025	al 31.12.2024
Tasso di turnover + 1%	32.994	36.968
Tasso di turnover - 1%	32.784	36.772
Tasso di inflazione + 0,25%	33.227	37.259
Tasso di inflazione - 0,25%	32.562	36.493
Tasso di attualizzazione + 0,25%	32.375	36.275
Tasso di attualizzazione - 0,25%	33.423	37.490

La durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definititi è di 8,1 anni.

22. Passività finanziarie correnti e non correnti

Le passività finanziarie correnti e non correnti accolgono i debiti verso gli istituti di credito per finanziamenti a medio – lungo termine con esposizione della quota a breve tra le passività finanziarie correnti comprensivi degli interessi passivi rilevati per competenza e le passività finanziarie per leasing.

Si riportano di seguito i valori al 31 dicembre 2025 posti a confronto con il 31 dicembre 2024 e le relative variazioni:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025			al 31.12.2024			Variazioni		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Finanziamenti bancari	379.726	188.016	567.742	20.275	564.870	585.145	359.451	(376.854)	(17.403)
Debiti finanziari per lease ex IFRS 16	2.709	8.763	11.472	1.732	2.787	4.519	977	5.976	6.953
Totale	**382.435**	**196.779**	**579.214**	**22.007**	**567.657**	**589.664**	**360.428**	**(370.878)**	**(10.450)**

I finanziamenti bancari al 31 dicembre 2025 hanno registrato un decremento di 17.403 migliaia di euro per il rimborso delle rate dei finanziamenti in essere iscritti al costo ammortizzato. In particolare, si evidenzia: i) il rimborso delle rate dei finanziamenti con BEI riferiti a due rate semestrali del finanziamento di iniziali 80 milioni di euro, per complessivi 5.333 migliaia di euro con scadenza il 12 dicembre 2032; le due rate semestrali del finanziamento di iniziali 100 milioni, per complessivi 8.850 migliaia di euro, con scadenza il 19 dicembre 2029; iii) il rimborso di due rate semestrali del finanziamento di iniziali 70 milioni di euro per complessivi 4.828 migliaia di euro con scadenza ad agosto 2036.
Le quote dei finanziamenti da rimborsare nel 2026, in coerenza con i piani di ammortamento, sono esposte tra le passività correnti per complessivi 379.726 migliaia di euro, comprensive degli effetti connessi al costo ammortizzato. Il *Term Loan* di 360 milioni di euro sottoscritto nel mese di marzo 2023 e in scadenza nel mese di marzo 2026 è stato oggetto di un'operazione di *refinancing* finalizzata dalla Capogruppo nel mese di gennaio 2026 che ha previsto la sottoscrizione di due *Term Loan* per complessivi 250 milioni di euro utilizzati ad integrale rimborso dei 360 milioni di euro.
Al 31 dicembre 2025 il Gruppo dispone di linee di credito di breve periodo *committed* e *uncommitted* non utilizzate per complessivi 203 milioni di euro, al quale si aggiunge il *loan commitment* di residui 80 milioni di euro sottoscritto con la BEI.
Nella seguente tabella viene riportata l'analisi dei finanziamenti con le condizioni generali per ogni singolo rapporto di credito del Gruppo nei confronti degli enti finanziatori. Relativamente agli anticipi con gli istituti finanziari UniCredit e Intesa Sanpaolo, si evidenzia che le condizioni applicate sono concordate di volta in volta e riflettono la situazione di mercato, mentre le condizioni delle linee *committed* vengono determinate in base alla percentuale di utilizzo.

(migliaia di euro)

Finanziatore	Tipologia	Ammontare concesso	Ammontare utilizzato (valore nominale)	Ammontare disponibile	Valore in bilancio	Tasso
Pool BNL_ Unicredit_ Intesa San Paolo	RCF	150.000	0	150.000	0	Euribor + spread
Unicredit	Anticipi export	15.000	0	15.000	0	Euribor + spread
Unicredit	Anticipi finanziari	8.000	0	8.000	0	Euribor + spread
Intesa San Paolo	Anticipi finanziari	25.000	0	25.000	0	Euribor + spread
Intesa San Paolo	Fido - scoperto c/c	1.000	0	1.000	0	Euribor + spread
Credem		4.000	0	4.000	0	Euribor + spread
Totale		**203.000**	**0**	**203.000**	**0**	

Il costo medio dell'indebitamento bancario nell'esercizio 2025 è stato pari a 3,59% in decremento rispetto a quello dell'esercizio precedente che era pari a 4,06%.
In relazione all'informativa richiesta ai sensi dell'IFRS 7, si rappresenta che il *fair value* dei finanziamenti bancari al 31 dicembre 2025 è stimato pari a 557,1 milioni di euro. La stima è stata effettuata considerando una curva *free risk* dei tassi di mercato, maggiorata di uno *spread* posto pari al differenziale BTP/Bund per considerare la componente rischio di credito.
I debiti finanziari per lease ex IFRS 16 accolgono, per complessivi 11,5 milioni di euro, le passività finanziarie relative ai diritti d'uso iscritti, con ripartizione tra lungo e breve, in linea con le scadenze contrattuali. Nel corso dell'esercizio si è registrato un incremento netto di 6,9 milioni di euro a seguito della sottoscrizione del nuovo contratto di locazione di via Casale Cavallari a Roma.
La seguente tabella riporta la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024 determinato secondo quanto previsto dagli Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del regolamento sul prospetto emanati da ESMA (*European Securities & Markets Authority*) in data 4 marzo 2021 ed in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti dalla CONSOB con Richiamo di Attenzione n. 5/21 del 29 aprile 2021 e considerando la liquidità della controllata Enav Asia Pacific per 4,2 milioni di euro, classificata tra le attività destinate alla vendita.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	di cui con parti correlate	al 31.12.2024	di cui con parti correlate
(A) Disponibilità liquide presso banche	451.917	0	361.334	0
(B) Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0	0
(C) Altre attività finanziarie correnti	0	0	0	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	**451.917**	**0**	**361.334**	**0**
(E) Debiti finanziari correnti	(2.709)	0	(1.732)	0
(F) Parte corrente dell'indebitamento finanzario non corrente	(379.726)	0	(20.275)	0
(G) Indebitamento finanziario corrente (E)+(F)	**(382.435)**	**0**	**(22.007)**	**0**
(H) Posizione Finanziario corrente netta (D)+(G)	**69.482**	**0**	**339.327**	**0**
(I) Debiti finanziari non correnti	(196.780)	0	(567.657)	0
(J) Strumenti di debito	0	0	0	0
(K) Debiti da attività regolamentata e commerciali non correnti	(10.152)	0	(29.941)	0
(L) Indebitamento finanziario non corrente (I)+(J)+(K)	**(206.932)**	**0**	**(597.598)**	**0**
(M) Totale Indebitamento Finanziario Netto - ESMA (H)+(L)	**(137.450)**	**0**	**(258.271)**	**0**

23. Debiti commerciali correnti e non correnti

I debiti commerciali correnti e non correnti ammontano rispettivamente a 145.658 migliaia di euro e 471 migliaia di euro e registrano complessivamente un incremento netto di 16.323 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti commerciali correnti			
Debiti verso fornitori	138.902	123.368	15.534
Debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo	6.756	6.222	534
Totale	**145.658**	**129.590**	**16.068**
Debiti commerciali non correnti			
Debiti verso fornitori	471	216	255
Totale	**471**	**216**	**255**

I debiti verso i fornitori di beni e servizi necessari all'attività del Gruppo registrano un incremento netto di 15.534 migliaia di euro riferito principalmente alla maggiore fatturazione concentrata nell'ultimo mese dell'anno per attività legate sia a progetti di investimento che ad acquisti a supporto delle attività su commesse di vendita.
La voce debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo ammonta a 6.756 migliaia di euro in leggero incremento netto rispetto al dato del 31 dicembre 2024 ed accoglie principalmente i pre-financing ricevuti su alcuni progetti finanziati in ambito SESAR.

24. Altre passività correnti e non correnti

Le altre passività correnti e non correnti registrano complessivamente una variazione netta positiva di 22.377 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2024, a seguito delle variazioni rilevate nelle voci riportate nella seguente tabella:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025			al 31.12.2024			Variazioni		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Acconti	87.327	0	87.327	79.075	0	79.075	8.252	0	8.252
Debiti tributari	9.780	0	9.780	9.526	0	9.526	254	0	254
Debiti previdenziali	24.888	0	24.888	21.796	0	21.796	3.092	0	3.092
Altri debiti	65.245	0	65.245	58.644	0	58.644	6.601	0	6.601
Risconti	16.274	137.258	153.532	11.355	137.999	149.354	4.919	(741)	4.178
Totale	**203.514**	**137.258**	**340.772**	**180.396**	**137.999**	**318.395**	**23.118**	**(741)**	**22.377**

La voce Acconti ammonta a complessivi 87.327 migliaia di euro e si riferisce per 81.222 migliaia di euro al debito verso l'Aeronautica Militare Italiana (AMI) per la quota degli incassi di competenza ricevuti nel 2025 per i servizi di rotta e di terminale e per 6.105 migliaia di euro al debito verso Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) per gli incassi di competenza inerenti agli stessi servizi. Nel corso del 2025 si è proceduto a pagare l'Aeronautica Militare per la quota di competenza dei servizi di terminale per complessivi 20,4 milioni di euro e a compensare gli acconti AMI per i servizi di rotta rilevati al 31 dicembre 2024 con il credito vantato nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), da cui è emerso un importo a debito pari a 50,4 milioni di euro, regolato nel mese di dicembre, insieme alla quota di competenza ENAC relativa al 2024 per un importo pari a 5,6 milioni di euro

La voce Debiti tributari pari a 9.780 migliaia di euro, in leggero incremento rispetto all'esercizio precedente, accoglie principalmente il debito IRPEF per il personale dipendente pagato nel mese di gennaio 2026.

I Debiti previdenziali, che ammontano a 24.888 migliaia di euro, registrano un incremento netto di 3.092 migliaia di euro e sono riferiti sia al debito verso gli istituti previdenziali estinti nel mese di gennaio 2026 che i contributi maturati sugli accantonamenti del costo del personale e sul debito per ferie maturate e non godute rilevate per competenza nel mese di dicembre 2025.

Gli Altri debiti, che ammontano a 65.245 migliaia di euro registrano, rispetto al 31 dicembre 2024, un incremento netto di 6.601 migliaia di euro imputabile principalmente ai maggiori debiti verso il personale dipendente per gli accantonamenti di competenza dell'esercizio.

La voce Risconti è principalmente riferibile ai risconti passivi riguardanti i progetti di investimento finanziati, di cui la quota a breve rappresenta l'importo che si riverserà a conto economico nei prossimi 12 mesi. In particolare, la voce accoglie: i) i contributi PON Infrastrutture e Reti riferiti al periodo 2000/2006, 2007/2013 e 2014/2020 riguardanti specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud per un importo, al netto delle quote imputate a conto economico di 47.288 migliaia di euro (52.739 migliaia di euro al 31 dicembre 2024); ii) i contributi in conto impianti a valere sugli investimenti per gli aeroporti militari, ai sensi di quanto previsto dalla Legge 102/2009, pari a 39.657 migliaia di euro (43.948 migliaia di euro al 31 dicembre 2024); iii) i contributi riferiti ai progetti finanziati in ambito PNRR per complessivi 14.367 migliaia di euro; iv) contributi legati ai progetti di investimento finanziati con il programma CEF per un importo pari a 48.052 migliaia di euro (46.478 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

Note al Conto Economico Consolidato

25. Ricavi da contratti con i clienti

I ricavi da contratti con i clienti, rappresentati dai ricavi da attività operativa e dalla componente rettificativa balance, ammontano complessivamente a 982.711 migliaia di euro e registrano un decremento di 17.041 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente. Tale riduzione è principalmente dovuta al diverso computo della voce Balance per gli effetti derivanti dal nuovo Piano di Performance (RP4), che ha avuto decorrenza dal 1° gennaio 2025, e che ha visto l'inserimento a performance della ex terza fascia di tariffazione di terminale (nuova zona 2) assoggettata fino al 2024 ad uno schema normativo nazionale che prevedeva la determinazione del Balance secondo una logica di cost recovery.
I ricavi da attività operativa, invece, registrano un incremento dell'11,2% riferito sia ai ricavi da core business della Capogruppo, per il positivo andamento del traffico aereo assistito, che si attestano a 1.121 milioni di euro in incremento di 114,9 milioni di euro, rispetto all'esercizio 2024, che per le attività svolte sul mercato non regolamentato in aumento del 5,8% rispetto all'esercizio precedente.
Le tabelle di seguito riportate mostrano il dettaglio delle singole voci che compongono i ricavi da contratti con i clienti oltre alla disaggregazione degli stessi per natura e tipo di attività in conformità a quanto richiesto dal principio IFRS 15.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Ricavi di rotta	846.008	732.228	113.780	15,5%
Ricavi di terminale	262.005	263.029	(1.024)	-0,4%
Esenzioni di rotta e di terminale	12.982	10.880	2.102	19,3%
Ricavi da mercato non regolamentato	52.117	49.272	2.845	5,8%
Totale Ricavi da attività operativa	**1.173.112**	**1.055.409**	**117.703**	**11,2%**
Balance	(190.401)	(55.657)	(134.744)	n.a.
Totale ricavi da contratti con i clienti	**982.711**	**999.752**	**(17.041)**	**-1,7%**

Ricavi di rotta

I Ricavi di rotta commerciali ammontano a 846 milioni di euro in incremento di 113,8 milioni di euro, rispetto al 2024, per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio che si attestano a +5,9% (+10,7% 2024 vs 2023) riguardanti in particolare il traffico aereo internazionale e di sorvolo che ha registrato un trend in crescita per tutto il 2025, e per la maggiore tariffa applicata che recepisce il recupero dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 attestandosi a euro 74,94 (euro 68,77 nel 2024), tariffa che si riduce dello 0,9% se si considera la sola tariffa al netto dei balance.

Considerando i ricavi di rotta anche con la componente dei voli esenti, in incremento di 1,6 milioni di euro, rispetto all'esercizio 2024, per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio pari a +9,6% che per l'effetto derivante dalla tariffa applicata e la componente rettificativa per Balance, i ricavi di rotta si attestano complessivamente a 707,1 milioni di euro, in leggero incremento per 1,2 milioni di euro, come di seguito rappresentato:

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Ricavi di rotta	846.008	732.228	113.780	15,5%
Esenzioni di rotta	10.060	8.410	1.650	19,6%
Subtotale ricavi	**856.068**	**740.638**	**115.430**	**15,6%**
Balance dell'anno di rotta	5.943	50.195	(44.252)	-88,2%
Attualizzazione balance dell'anno	(2.569)	(2.143)	(426)	19,9%
Variazione balance	11.836	(2.442)	14.278	n.a.
Utilizzo balance di rotta n-2	(164.141)	(80.319)	(83.822)	n.a.
Subtotale balance	**(148.931)**	**(34.709)**	**(114.222)**	**n.a.**
Totale ricavi di rotta con balance	**707.137**	**705.929**	**1.208**	**0,2%**

Il balance dell'anno di rotta incide per positivi 5.943 migliaia di euro e registra una variazione negativa di 44.252 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, a seguito del diverso impatto generato dai Balance nei due esercizi a confronto. In particolare, nell'esercizio 2025 non è emerso un balance da rischio traffico avendo conseguito a consuntivo unità di servizio pari a -0,24%, rispetto al dato pianificato nel Piano di Performance, dove nell'esercizio 2024 tale balance in restituzione ai vettori ammontava a negativi 10,5 milioni di euro. Il balance inflazione è risultato pari a negativi 3,7 milioni di euro, determinato sulla base del dato pubblicato da Eurostat a febbraio 2026 (+1,60%) mentre l'esercizio a confronto recepiva un balance legato all'incremento inflattivo per un valore positivo di 55 milioni di euro. Nel 2025 la Capogruppo, grazie agli interventi messi in atto, ha raggiunto un target di *capacity* di rotta pari a 0,010 minuti di ritardo per volo assistito molto al di sotto rispetto al target fissato dalla Commissione Europea pari a 0,14 minuti per volo assistito, permettendo di iscrivere il bonus *capacity* per 12,9 milioni di euro, bonus non presente nell'esercizio a confronto.
La voce variazione balance, pari a positivi 11,8 milioni di euro, accoglie principalmente il delta costi Eurocontrol riferito al 2024 quale dato consuntivo che determina un importo in restituzione di 3,3 milioni di euro rispetto a quanto inserito in tariffa, il Balance riferito ai *write off* di rotta emersi nel secondo e terzo *Reference Period* per 17,9 milioni di euro, iscritto in conformità alle indicazioni fornite dal regolatore oltre ad aggiustamenti di alcuni balance iscritti nell'esercizio precedente, in conformità alle richieste di ENAC e della Commissione Europea.
I balance iscritti nell'esercizio sono stati attualizzati in un arco temporale coerente con i Regolamenti UE, mentre la voce utilizzo balance di rotta n-2 è riferita ai balance inseriti in tariffa 2025 e riguardanti sia la terza quota dei balance iscritti nel biennio 2020-2021 recuperabile in quote costanti in 5 anni, che i balance iscritti nel 2023 con rigiro nell'esercizio per un valore complessivo pari a negativi 164,1 milioni di euro.

Ricavi di terminale

I Ricavi di terminale commerciali ammontano a 262 milioni di euro tendenzialmente stabili (-0,4%), rispetto all'esercizio precedente, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attestano a +3,4% (+9,9% 2024 vs 2023) pur in presenza dell'andamento negativo del traffico aereo nazionale che chiude l'esercizio a -2,7%, in termini di unità di servizio rispetto al 2024.
A decorrere dal mese di gennaio 2025 con il Piano di Performance riferito al nuovo periodo regolatorio 2025-2029, le zone di tariffazione di terminale sono diventate due rispetto alle tre zone del periodo regolatorio precedente e comprendono tutti gli aeroporti, superando lo schema di regolazione nazionale applicato alla precedente terza fascia di tariffazione che non operava a performance ma secondo una logica di cost recovery e che ora rappresenta la nuova zona 2 di tariffazione.
La *prima zona di tariffazione*, rappresentata ora dalla precedente zona 1 e zona 2, è riferita agli aeroporti di Roma

Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, ha registrato un incremento del traffico aereo gestito, espresso in unità di servizio, del +2,5% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2024 (+12,5% 2024 vs 2023) con risultati positivi per il traffico aereo internazionale che ha compensato, in termini di unità di servizio, l'andamento negativo del traffico aereo nazionale (-6,7% di UdS). La tariffa applicata nel 2025 ammonta a euro 183,94, in riduzione media di circa il 10% rispetto alla tariffa 2024 sebbene non sia direttamente comparabile in quanto vi erano due tariffe distinte per la zona 1 e la zona 2.
La *seconda zona di tariffazione,* che accoglie gli aeroporti inclusi nella precedente zona 3, comprende 40 aeroporti a medio e basso traffico e registra un maggior valore nel traffico aereo gestito, espresso in unità di servizio, del +4,2%, rispetto al corrispondente periodo del 2024 (+6,6% 2024 vs 2023), ed è riferito principalmente al traffico aereo internazionale. La tariffa del 2025 si attesta a euro 339,52 in incremento rispetto alla tariffa applicata nel 2024 che era pari a euro 332,27 esclusivamente per il recupero della quota balance inserita in tariffa. Infatti, la tariffa al netto del balance presenta una riduzione del 3,5%.
Considerando i ricavi di terminale congiuntamente ai ricavi per voli esenti, in incremento del 18,3% rispetto all'esercizio precedente, per le maggiori unità di servizio emerse nell'esercizio (+16,1%), e la componente rettificativa per Balance, i ricavi di terminale si attestano complessivamente a 223,5 milioni di euro, in riduzione di 21,1 milioni di euro, come di seguito rappresentato:

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Ricavi di terminale	262.005	263.029	(1.024)	-0,4%
Esenzioni di terminale	2.922	2.470	452	18,3%
Subtotale ricavi	**264.927**	**265.499**	**(572)**	**-0,2%**
Balance dell'anno di terminale	2.905	4.766	(1.861)	-39,0%
Attualizzazione balance dell'anno	(101)	(207)	106	-51,2%
Variazione balance	(699)	(876)	177	-20,2%
Utilizzo balance di terminale n-2	(43.575)	(24.631)	(18.944)	76,9%
Subtotale balance	**(41.470)**	**(20.948)**	**(20.522)**	**98,0%**
Totale ricavi di terminale con balance	**223.457**	**244.551**	**(21.094)**	**-8,6%**

Il balance dell'anno di terminale incide positivamente per 2.905 migliaia di euro e registra una variazione negativa di 1.861 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, a seguito principalmente del balance per rischio traffico positivo emerso in entrambe le zone di tariffazione per complessivi 3 milioni di euro, avendo generato minori unità di servizio a consuntivo rispetto al dato pianificato nel piano di performance, pari a -2,82% per la prima zona di tariffazione e -4,2% per la seconda zona di tariffazione. L'esercizio a confronto comprendeva principalmente il balance da rischio traffico in restituzione ai vettori per complessivi 4,3 milioni di euro e il balance negativo determinato secondo una logica di cost recovery per la ex terza zona di tariffazione per 1,1 milioni di euro, effetti calmierati dall'iscrizione del balance positivo determinato dall'incremento inflattivo per 8,7 milioni di euro.
Sul valore complessivo dei balance di terminale incide l'utilizzo a conto economico dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 recuperabile in quote costanti in 5 anni per la prima zona di tariffazione e in 7 anni per la seconda oltre ai balance iscritti nei due esercizi precedenti ed in recupero in tariffa nel 2025.

I **Ricavi da mercato non regolamentato** si attestano a 52,1 milioni di euro e risultano in incremento del 5,8%, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i seguenti progetti realizzati nel corso del 2025: i) il proseguimento delle attività di consulenza aeronautica per lo sviluppo del piano nazionale per la navigazione aerea in Arabia Saudita; ii) l'avanzamento del progetto per la fornitura, l'installazione e la messa in esercizio di un nuovo radar per la sorveglianza del traffico aereo sia in ambito militare che civile svolta dall'Aeronautica Militare presso la Base aerea di Sigonella; iii) le attività erogate a favore del cliente "Empresa Argentina de Navigacion Aerea" per il supporto nella revisione di 120 cartografie aeronautiche; iv) il progetto di modernizzazione del sistema Aeronautical Information Management (AIM) per l'Air Navigation Service Provider (ANSP) Bulgaro; v) la fornitura del sistema AIM e relativi servizi per la Repubblica della

Liberia; vi) il progetto con l'aviazione civile rumena per il "Traffic Complexity" sistema automatizzato per la gestione ed ottimizzazione dei voli all'interno di determinate porzioni di spazio aereo per una pianificazione più efficiente dei flussi di traffico; vii) il progetto "NAIS Replacement and Swim Implementation" con l'ANSP norvegese; viii) il progetto *Flight Procedure Design and Airspace Management* (FPDAM) per l'aviazione civile in Tunisia; ix) le attività di flight inspection and validation in Kenya, Romania e Croazia.
Si riporta di seguito l'evidenza della disaggregazione dei ricavi da mercato non regolamentato per tipo di attività.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Ricavi da mercato non regolamentato				
Vendita di licenze e prestazioni di servizi	24.905	24.270	635	2,6%
Radiomisure	1.863	1.851	12	0,6%
Consulenza aeronautica	7.479	7.151	328	4,6%
Servizi tecnici e di ingegneria	14.560	12.192	2.368	19,4%
Servizi per Unmanned Aerial Vehicles	676	1.147	(471)	-41,1%
Formazione	183	130	53	40,8%
Altri ricavi	2.451	2.531	(80)	-3,2%
Totale ricavi da mercato non regolamentato	**52.117**	**49.272**	**2.845**	**5,8%**

26. Altri ricavi e proventi operativi

Gli altri ricavi e proventi operativi ammontano a 58.355 migliaia di euro e registrano un incremento di 9.225 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i contributi in conto impianti imputati a conto economico per 17,6 milioni di euro (12,1 milioni di euro nel 2024) commisurati agli ammortamenti generati dai cespiti a cui i contributi si riferiscono, con un maggior importo legato agli investimenti finanziati in ambito PNRR. La voce in oggetto accoglie, inoltre, il contributo in conto esercizio per 30 milioni di euro riconosciuto alla Capogruppo ai sensi dell'art. 11 septies della Legge 248/05 al fine di compensare i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della voce totali ricavi per gli esercizi 2025 e 2024 suddivisi per area geografica:

(migliaia di euro)

Ricavi	2025	% sui ricavi	2024	% sui ricavi
Italia	1.002.141	96,3%	1.008.384	96,1%
UE	13.593	1,3%	13.501	1,3%
Extra UE	25.332	2,4%	26.997	2,6%
Totale ricavi	**1.041.066**		**1.048.882**	

27. Costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi ed altri costi operativi

I costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi e altri costi operativi ammontano complessivamente a 174.150 migliaia di euro e registrano un incremento del 7,6%, rispetto all'esercizio precedente, come rappresentato nella tabella di seguito riportata.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Costi per acquisto di beni	9.650	12.239	(2.589)	-21,2%
Costi per servizi:				
Costi per manutenzioni	31.888	27.574	4.314	15,6%
Costi per contribuzioni eurocontrol	43.709	38.261	5.448	14,2%
Costi per utenze e telecomunicazioni	27.820	27.890	(70)	-0,3%
Costi per assicurazioni	3.763	3.720	43	1,2%
Pulizia e vigilanza	5.707	5.061	646	12,8%
Altri costi riguardanti il personale	14.776	12.470	2.306	18,5%
Prestazioni professionali	17.151	16.850	301	1,8%
Altri costi per servizi	13.735	12.572	1.163	9,3%
Totale costi per servizi	**158.549**	**144.398**	**14.151**	**9,8%**
Costi per godimento beni di terzi	1.725	1.666	59	3,5%
Altri costi operativi	4.226	3.565	661	18,5%
Totale	**174.150**	**161.868**	**12.282**	**7,6%**

I **costi per acquisto di beni** accoglie sia il valore degli acquisti e impieghi delle parti di ricambio relative ad impianti ed apparati per il controllo del traffico aereo che quello relativo alla componentistica impiegata nelle commesse di vendita al cliente finale. Il decremento netto di 2.589 migliaia di euro è dovuto al maggior utilizzo delle parti di ricambio presenti a magazzino rispetto agli acquisti effettuati nel 2025.

I costi per servizi registrano un incremento netto di 14,1 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, per l'aumento dei costi di manutenzione (+15,6%) associati alle commesse di vendita, maggiori costi di contribuzione Eurocontrol (+14,2%), altri costi riguardanti il personale sia per l'incremento dei buoni pasto dovuto al maggior costo unitario riconosciuto al personale dipendente a partire dal mese di agosto 2024 che per le trasferte del personale operativo per i corsi di formazione tenuti presso l'Academy di Forlì che costi associati alla promozione dell'immagine del Gruppo principalmente correlata allo sviluppo del mercato non regolato.

28. Costo del personale

Il costo del personale ammonta a 632.576 migliaia di euro e registra un incremento di 40.140 migliaia di euro (pari al +6,8%), rispetto all'esercizio precedente, dovuto sia all'incremento retributivo legato alla parte fissa della retribuzione che a quella variabile.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Salari e stipendi, di cui:				
retribuzione fissa	341.651	321.421	20.230	6,3%
retribuzione variabile	106.436	99.446	6.990	7,0%
Totale salari e stipendi	**448.087**	**420.867**	**27.220**	**6,5%**
Oneri sociali	144.180	135.141	9.039	6,7%
Oneri per benefici ai dipendenti	29.337	27.737	1.600	5,8%
Altri costi	10.972	8.691	2.281	26,2%
Totale costo del personale	**632.576**	**592.436**	**40.140**	**6,8%**

La retribuzione fissa si attesta a 341.651 migliaia di euro, in incremento del 6,3%, rispetto al dato emerso nel 2024, principalmente per la rivalutazione dei minimi contrattuali del 2% di cui il secondo scatto è avvenuto nel mese di luglio 2024 ed un ulteriore 2% nel mese di luglio 2025, per il differenziale inflattivo riferito al triennio 2023-2025 e per gli avanzamenti nei livelli di inquadramento contrattuale previsti nel CCNL. L'incremento dell'organico di Gruppo che si attesta a +164 unità medie e +91 unità effettive, rispetto al 2024, che riflette principalmente le assunzioni del personale operativo, tecnico ed informatico, non ha prodotto incrementi nella retribuzione fissa di Gruppo chiudendo l'esercizio 2025 con un organico effettivo di Gruppo di 4.467 unità (4.376 unità effettive di Gruppo a fine 2024).
La retribuzione variabile registra un incremento netto di 6.990 migliaia di euro collegato ad alcuni istituti contrattuali riguardanti il personale operativo CTA (Controllori del Traffico Aereo) e FISO (Flight Information Service Officer) entrati in vigore dal 1° agosto 2024 a seguito del rinnovo della parte specifica dei servizi ATM diretti e complementari del CCNL del trasporto aereo e al riconoscimento del bonus performance.
Gli altri costi del personale registrano un incremento netto di 2.281 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, in quanto il saldo del 2024 conteneva gli effetti positivi del termine del programma di esodo denominato "isopensione" per 3,8 milioni di euro, non presente nell'esercizio in oggetto.
Nella tabella seguente viene riportato l'organico aziendale del Gruppo suddiviso per categoria professionale:

	2025	2024	Variazione
Dirigenti	53	56	(3)
Quadri	417	417	0
Impiegati	3.997	3.903	94
Consistenza finale	**4.467**	**4.376**	**91**
Consistenza media	**4.540**	**4.376**	**164**

29. Costi per lavori interni capitalizzati

I costi per lavori interni capitalizzati ammontano a 34.715 migliaia di euro (28.483 migliaia di euro nel 2024) e registrano un incremento del 21,9%, rispetto al dato emerso nell'esercizio precedente, per le maggiori attività erogate dal personale di Gruppo impiegato sui progetti di investimento e per la realizzazione interna dei progetti di investimento da parte delle controllate Techno Sky e IDS AirNav.

30. Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari presentano complessivamente un saldo negativo di 8.078 migliaia di euro (negativi 8.286 migliaia di euro nel 2024), rilevando sia minori proventi finanziari per 1,5 milioni di euro per la riduzione della componente finanziaria riferita all'attualizzazione dei crediti per balance, in parte compensati dai maggiori interessi attivi su conti correnti bancari, che per la riduzione degli interessi passivi sull'indebitamento bancario a tasso variabile.
La voce in oggetto accoglie proventi finanziari per 15.333 migliaia di euro, oneri finanziari per 22.178 migliaia di euro e il saldo netto negativo delle operazioni in valuta estera per 1,2 milioni di euro principalmente per il deprezzamento del dollaro statunitense.
La composizione dei proventi finanziari è riportata nella seguente tabella:

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Proventi da partecipazione in altre imprese	667	667	0	0,0%
Proventi finanziari da attualizzazione balance e crediti	6.010	8.065	(2.055)	-25,5%
Altri interessi attivi	8.656	8.100	556	6,9%
Totale proventi finanziari	**15.333**	**16.832**	**(1.499)**	**-8,9%**

Il dettaglio degli oneri finanziari è riportato nella seguente tabella:

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Interessi passivi su finanziamenti bancari	20.635	24.105	(3.470)	-14,4%
Interessi passivi su benefici ai dipendenti	1.082	1.213	(131)	-10,8%
Interessi passivi su passività per lease	405	157	248	n.a.
Altri interessi passivi	56	13	43	n.a.
Totale oneri finanziari	**22.178**	**25.488**	**(3.310)**	**-13,0%**

Gli interessi passivi sui finanziamenti bancari registrano una riduzione netta di 3,5 milioni di euro per l'effetto combinato di maggiori oneri finanziari connessi alla prima tranche di 80 milioni di euro del finanziamento sottoscritto con BEI tirata nel mese di aprile 2024 e dai minori oneri finanziari sull'esposizione a tasso variabile.
Il tasso medio di indebitamento nell'esercizio 2025 è risultato pari a 3,59% in riduzione rispetto al dato del 2024.

31. Imposte sul reddito del periodo

Le imposte sul reddito ammontano complessivamente a 39.452 migliaia di euro e presentano un decremento complessivo di 13.750 migliaia di euro per la minore base imponibile e all'effetto della fiscalità differita.
Le imposte correnti e la fiscalità differita sono riportate nella seguente tabella:

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
IRES	30.466	42.782	(12.316)	-28,8%
IRAP	7.063	9.073	(2.010)	-22,2%
Totale imposte correnti	**37.529**	**51.855**	**(14.326)**	**-27,6%**
Imposte anticipate	2.457	1.620	837	51,7%
Imposte differite	(534)	(273)	(261)	95,6%
Totale imposte correnti, anticipate e differite	**39.452**	**53.202**	**(13.750)**	**-25,8%**

Per maggiori dettagli sulla rilevazione delle imposte anticipate e differite si rinvia a quanto riportato nella nota 11.
Il tax rate per l'imposta IRES dell'esercizio 2025 è risultata pari al 23% in riduzione sia rispetto all'esercizio precedente per l'effetto derivante dall'utilizzo di fondi tassati che all'imposta teorica del 24%.

(migliaia di euro)

	2025		2024	
	IRES	Incidenza %	IRES	Incidenza %
Utile ante imposte	132.577		178.917	
Imposta teorica	31.818	24,0%	42.940	24,0%
Effetto delle variazioni in aumento/(dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria				
Spese non deducibili	226	0,2%	282	0,2%
Altre	(1.578)	-1,2%	(440)	-0,2%
IRES Effettiva	**30.466**	**23,0%**	**42.782**	**23,9%**

Il tax rate per l'imposta IRAP dell'esercizio 2025 è risultato pari al 5,33% superiore all'imposta teorica del 4,8% per la presenza di poste non deducibili.

(migliaia di euro)

	2025		2024	
	IRAP	Incidenza %	IRAP	Incidenza %
Utile ante imposte	132.577		178.917	
Imposta teorica	6.364	4,80%	8.552	4,78%
Effetto delle variazioni in aumento/(dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria				
Altre	312	0,2%	125	0,1%
Oneri e proventi finanziari	388	0,3%	396	0,2%
IRAP Effettiva	**7.064**	**5,33%**	**9.073**	**5,1%**

Altre informazioni

32. Informativa per settori operativi

L'informativa relativa ai settori operativi è stata predisposta secondo le disposizioni dell'IFRS 8 "Settori Operativi" che prevedono la presentazione dell'informativa coerentemente con le modalità adottate dal "Chief Operating Decision Maker" (CODM), individuato nell'Amministratore Delegato della Capogruppo. Ai fini gestionali, il Gruppo ENAV è organizzato in unità strategiche identificate in base alla natura dei servizi forniti e presenta, ai fini del monitoraggio da parte del management, tre settori operativi di seguito illustrati:

- **Servizi di assistenza al volo**: il settore operativo coincide con l'entità legale della Capogruppo ENAV che ha come *core business* l'erogazione dei servizi di gestione e controllo del traffico aereo, nonché gli altri servizi essenziali per la navigazione, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza, assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo ed il potenziamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo;
- **Servizi di manutenzione**: il settore operativo coincide con la controllata Techno Sky S.r.l. che ha come *core business* la conduzione tecnica e la manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo. Le infrastrutture dell'aria, infatti, al pari delle altre infrastrutture logistiche del sistema Paese, necessitano di manutenzione continua e di sviluppo costante per garantire sicurezza, puntualità e continuità operativa. Ciò, peraltro è indicato chiaramente dalla normativa comunitaria del Cielo Unico Europeo che, da un lato, definisce il futuro assetto del sistema di gestione del traffico aereo e, dall'altro, stabilisce quelli che saranno i target tecnologici, qualitativi, economici ed ambientali a cui tutti i *service provider* dovranno attenersi;
- **Servizi di soluzioni software AIM**: il settore operativo coincide con la controllata IDS AirNav S.r.l. che si occupa dello sviluppo di soluzioni software nei settori della gestione delle informazioni aeronautiche e del traffico aereo ed erogazione dei relativi servizi commerciali e di manutenzione, prodotti attualmente adottati da vari clienti in Italia, Europa e nei Paesi extraeuropei.

È inoltre prevista la colonna **Altri servizi** che include le attività residuali del Gruppo che non ricadono nei settori sopra menzionati e non presentano indicatori di impairment.
Nessun settore operativo è stato aggregato al fine di determinare i settori operativi oggetto di informativa di seguito indicati per gli esercizi 2025 e 2024.

Esercizio 2025

(migliaia di euro)

	Servizi di assistenza al volo	Servizi di manutenzione	Soluzioni Software AIM	Altri settori	Rettifiche/ Riclassifiche consolidamento	Gruppo ENAV
Ricavi verso terzi	982.516	14.951	25.351	1.870	(8)	1.024.680
Ricavi intrasettoriali	8.758	93.478	7.261	536	(110.033)	0
Totale ricavi	**991.274**	**108.429**	**32.612**	**2.406**	**(110.041)**	**1.024.680**
Costi del personale	(547.922)	(71.080)	(13.574)	0	0	(632.576)
Altri costi netti	(206.858)	(25.162)	(12.879)	(1.993)	107.457	(139.435)
Totale costi operativi	**(754.780)**	**(96.242)**	**(26.453)**	**(1.993)**	**107.457**	**(772.011)**
EBITDA	**236.494**	**12.187**	**6.159**	**413**	**(2.584)**	**252.669**
Ammortamenti netto contributi su investimenti	(109.938)	(809)	(376)	(352)	2.206	(109.269)
Svalutazioni e accantonamenti	(2.098)	(15)	(632)	0	0	(2.745)
EBIT	**124.458**	**11.363**	**5.151**	**61**	**(378)**	**140.655**
Proventi/(oneri) finanziari	(7.163)	(280)	(534)	(100)	(1)	(8.078)
Utile/(Perdita) ante imposte	**117.295**	**11.083**	**4.617**	**(39)**	**(379)**	**132.577**
Imposte dell'esercizio	(35.038)	(3.254)	(1.403)	145	98	(39.452)
Utile/(Perdita) dell'esercizio consolidato	**82.257**	**7.829**	**3.214**	**106**	**(281)**	**93.125**
Totale Attività	**2.295.316**	**157.466**	**50.061**	**78.152**	**(264.461)**	**2.316.534**
Totale Passività	**1.194.425**	**71.718**	**27.933**	**11.927**	**(158.390)**	**1.147.613**
Indebitamento Finanziario Netto	**(148.081)**	**1.560**	**3.577**	**5.494**	**0**	**(137.450)**

Esercizio 2024

(migliaia di euro)

	Servizi di assistenza al volo	Servizi di manutenzione	Soluzioni Software AIM	Altri settori	Rettifiche/ Riclassifiche consolidamento	Gruppo ENAV
Ricavi verso terzi	1.000.347	10.075	24.478	1.856	(11)	1.036.745
Ricavi intrasettoriali	9.613	90.967	5.736	120	(106.436)	0
Totale ricavi	**1.009.960**	**101.042**	**30.214**	**1.976**	**(106.447)**	**1.036.745**
Costi del personale	(515.334)	(66.156)	(10.945)	0	0	(592.435)
Altri costi netti	(199.590)	(22.633)	(14.239)	(1.904)	104.980	(133.386)
Totale costi operativi	**(714.924)**	**(88.789)**	**(25.184)**	**(1.904)**	**104.980**	**(725.821)**
EBITDA	**295.036**	**12.253**	**5.030**	**72**	**(1.467)**	**310.924**
Ammortamenti netto contributi su investimenti	(116.708)	(1.405)	(2.395)	(551)	1.350	(119.709)
Svalutazioni e accantonamenti	(3.237)	(15)	(756)	(4)	0	(4.012)
EBIT	**175.091**	**10.833**	**1.879**	**(483)**	**(117)**	**187.203**
Proventi/(oneri) finanziari	(7.943)	(307)	(8)	(26)	(2)	(8.286)
Utile/(Perdita) ante imposte	**167.148**	**10.526**	**1.871**	**(509)**	**(119)**	**178.917**
Imposte dell'esercizio	(48.957)	(3.104)	(594)	(565)	18	(53.202)
Utile/(Perdita) dell'esercizio consolidato	**118.191**	**7.422**	**1.277**	**(1.074)**	**(101)**	**125.715**
Totale Attività	**2.388.047**	**130.679**	**39.637**	**83.670**	**(269.112)**	**2.372.921**
Totale Passività	**1.219.106**	**56.035**	**25.847**	**9.657**	**(167.080)**	**1.143.565**
Indebitamento Finanziario Netto	**(262.571)**	**872**	**(2.453)**	**5.881**	**0**	**(258.271)**

33. Parti correlate

Le parti correlate del Gruppo ENAV, sono state identificate secondo quanto previsto dallo IAS 24 "Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate", riguardano operazioni effettuate nell'interesse del Gruppo e fanno parte della ordinaria gestione e sono regolate, ove non diversamente indicato, a condizioni di mercato. In data 17 marzo 2025, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha approvato, previo parere favorevole del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, la nuova Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate che recepisce l'emendamento al Regolamento Parti Correlate attuato da CONSOB con Delibera n. 21624 del 10 dicembre 2020 in attuazione della delega contenuta nel novellato art. 2391-bis del Codice Civile. Tale procedura è redatta in conformità al suddetto articolo del Codice civile e in ottemperanza ai principi dettati dal Regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate di cui alla delibera CONSOB n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche e integrazioni.
Nelle tabelle seguenti sono riportati i saldi economici e patrimoniali derivanti dai rapporti del Gruppo con entità correlate esterne al Gruppo, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e ai dirigenti con responsabilità strategiche rispettivamente per gli esercizi 2025 e 2024.

(migliaia di euro)

	Saldo al 31.12.2025				
Denominazione	**Crediti commerciali e altre attività correnti e non**	**Debiti commerciali e altre passività correnti**	**Ricavi e altri ricavi operativi**	**Costi per beni e servizi e altri costi operativi**	**Costi god.to beni di terzi**
Correlate esterne					
Min. dell'Economia e delle Finanze	12.989	68.801	12.982	0	0
Min. delle Infrastrutture e dei Trasporti	37.308	0	43.072	0	0
Gruppo Leonardo	377	16.340	168	1.928	0
Gruppo CDP	329	29.918	902	13.070	0
ITA Airways	10.888	0	76.873	0	0
Altre correlate esterne	41	14	79	315	28
Saldo di Bilancio	**299.041**	**349.172**	**1.231.467**	**172.425**	**1.725**
inc.% parti correlate sul saldo di Bilancio	**20,7%**	**33,0%**	**10,9%**	**8,9%**	**1,6%**

(migliaia di euro)

	Saldo al 31.12.2024				
Denominazione	**Crediti commerciali e altre attività correnti**	**Debiti commerciali e altre passività correnti**	**Ricavi e altri ricavi operativi**	**Costi per beni e servizi e altri costi oper**	**Costi god.to beni di terzi**
Correlate esterne					
Min. dell'Economia e delle Finanze	10.890	61.325	10.879	0	0
Min. delle Infrastrutture e dei Trasporti	30.936	0	35.770	0	0
Gruppo Leonardo	505	11.522	241	1.150	0
Gruppo CDP	616	484	973	953	0
ITA Airways	12.375	0	83.923	0	0
Altre correlate esterne	0	875	83	3.694	28
Saldo di Bilancio	**251.102**	**309.986**	**1.104.539**	**160.202**	**1.666**
inc.% parti correlate sul saldo di Bilancio	**22,0%**	**23,9%**	**11,9%**	**3,6%**	**1,7%**

La natura dei principali rapporti sopra riportati con entità correlate esterne, intesi per tali il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e le entità sottoposte al controllo del MEF è di seguito rappresentata oltre che dettagliatamente descritta al commento delle singole voci di bilancio nella nota illustrativa:

- i rapporti con il MEF si riferiscono principalmente a rapporti di credito e ricavo per il rimborso delle tariffe relative ai servizi erogati dalla Capogruppo in regime di esenzione e che sono posti a carico del MEF in conformità alle normative europee e italiane, oltre a posizioni di debito per gli importi incassati dalla Capogruppo e relative alle quote di competenza dell'Aeronautica Militare Italiana per le tariffe di rotta. Tale debito, a valle dell'approvazione del Bilancio di Esercizio di ENAV, viene posto in compensazione con la posizione creditizia;
- i rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si riferiscono a rapporti di credito e ricavo derivanti sia da un contributo in conto esercizio finalizzato a compensare i costi sostenuti dalla Capogruppo per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa ai sensi di quanto previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/2005, da crediti per contributi in conto impianti PON Trasporti sulla base di convenzioni stipulate tra le parti e a valle della registrazione delle stesse da parte della Corte dei Conti e da crediti per progetti finanziati in ambito PNRR come da convenzioni stipulate tra le parti imputati in parte a conto economico per un importo commisurato all'ammortamento degli investimenti a cui si riferiscono i contributi e in parte come contributi in conto esercizio;
- i rapporti con il Gruppo Leonardo riguardano essenzialmente le attività legate agli investimenti della Capogruppo, alle manutenzioni e all'acquisto di parti di ricambio per gli impianti e apparati per il controllo del traffico aereo;
- i rapporti con il Gruppo Cassa Depositi e Prestiti (CDP) si riferiscono alle attività afferenti al gruppo Fincantieri in particolare con IDS Ingegneria dei Sistemi S.p.A. con cui il Gruppo ENAV ha rapporti riferiti sia a commesse attive che a contratti passivi e dall'esercizio 2025 anche ai rapporti con TIM con cui il Gruppo ad attività legate a costi di esercizio ed investimenti;
- i rapporti con ITA Airway quale compagnia aerea, a controllo MEF, utente dello spazio aereo italiano;
- i rapporti con le altre correlate contengono posizioni residuali.

Per Dirigenti con Responsabilità Strategiche (DIRS) si intendono l'Amministratore Delegato di ENAV e quattro dirigenti con posizioni di rilievo nell'ambito del Gruppo individuati nelle figure del Chief Financial Officer, del Chief HR and Corporate Services Officer, del Chief Operating Officer e del Chief Technology Officer.
Di seguito vengono riportate le competenze, al lordo degli oneri e contributi previdenziali e assistenziali relativi ai dirigenti con responsabilità strategiche del Gruppo:

(migliaia di euro)

	2025	2024
Competenze con pagamento a breve/medio termine	2.557	2.501
Altri benefici a lungo termine	0	0
Pagamenti basati su azioni	1.692	954
Totale	**4.249**	**3.455**

Con riferimento ai compensi di Gruppo del Collegio Sindacale, si evidenzia che gli stessi ammontano a 232 migliaia di euro (233 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).
Per ulteriori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Remunerazione redatta ai sensi dell'art. 123 ter del TUF.
La Capogruppo e la società controllata Techno Sky aderiscono al Fondo pensione Prevaer, il quale è il Fondo Pensione Nazionale Complementare per il personale non dirigente del Trasporto Aereo e dei settori affini. Come riportato all'art. 14 dello Statuto del Fondo Prevaer, relativamente agli organi sociali del Fondo, formati da: l'Assemblea dei soci delegati; il Consiglio di Amministrazione; il Presidente e il Vice presidente; il Collegio dei Sindaci, la rappresentanza dei soci è fondata sul criterio della partecipazione paritetica tra la rappresentanza dei lavoratori e quella delle imprese aderenti. Il Consiglio di Amministrazione del Fondo delibera, tra l'altro, su: i criteri generali per la ripartizione del rischio in materia di investimenti e partecipazioni nonché sulle politiche di investimento; la scelta dei soggetti gestori e l'individuazione della banca depositaria.

34. Informativa sul piano di incentivazione azionaria di lungo termine e di breve termine

L'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo, nelle riunioni tenutesi in data 21 maggio 2020 e 28 aprile 2023 ha approvato i Piani di incentivazione azionaria di lungo termine basati su azioni, denominati Piano di Performance Share, rispettivamente per i periodi 2020-2022 e 2023-2025 conferendo al Consiglio di Amministrazione il mandato per l'attuazione e la gestione dei Piani stessi.
I beneficiari dei Piani sono l'Amministratore Delegato, i Dirigenti con Responsabilità Strategica della Capogruppo e ad un massimo di 10 figure manageriali di ENAV e delle Società Controllate che saranno identificate dall'Amministratore Delegato di ENAV tra coloro che ricoprono posizioni a maggiore impatto sui risultati o con rilevanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi pluriennali della Società e del Gruppo.
I Piani sono articolati in tre cicli di vesting, ciascuno di durata triennale, e prevedono l'assegnazione gratuita a favore dei beneficiari individuati, di un numero variabile di azioni ordinarie di ENAV S.p.A. in funzione del raggiungimento di specifici obiettivi di performance distinti per ciascun ciclo.
Tali obiettivi sono stati identificati nel *Total Shareholder Return* relativo (TSR), nell' EBIT cumulato, nel Free Cash Flow cumulato e un indicatore di sostenibilità identificato per ogni periodo di vesting e deliberato dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato Remunerazioni, previo coordinamento con il Comitato Sostenibilità.
I Piani prevedono per tutti i beneficiari un periodo di maturazione triennale che intercorre tra l'attribuzione ed il perfezionamento della titolarità del diritto a ricevere il premio azionario da parte dei beneficiari. Il piano di incentivazione prevede altresì un vincolo di indisponibilità, definito periodo di lock-up, diverso a seconda dei Piani di Performance Share interessati, ossia per il piano riferito al periodo 2020-2022 è stato definito un vincolo di indisponibilità sul 30% delle azioni assegnate ai beneficiari, vincolo innalzato al 50% delle azioni assegnate nel Piano di Performance Share 2023-2025, mentre in ambedue i piani il vincolo persiste per un periodo di due anni dal termine del periodo di vesting.
È inoltre previsto che venga assegnato un numero di azioni aggiuntive, definito *dividend equivalent*, pari ai dividendi ordinari e straordinari distribuiti dalla Capogruppo durante il periodo di vesting, che sarebbero spettati sul numero di azioni effettivamente assegnato ai beneficiari in ragione dei livelli dei parametri di performance conseguiti nei termini e alle condizioni previste nei Piani e nei regolamenti attuativi. Su tali azioni aggiuntive non si applica il lock-up.
Gli obiettivi di performance sono composti dai seguenti indicatori:

- una componente market based (con un peso del 40% dei diritti attribuiti) legata alla misurazione della performance di ENAV in termini di TSR relativamente al Peer Group già individuato dalla Società;
- una componente non-market based (con un peso complessivamente pari al 60% dei diritti attribuiti) legata al raggiungimento degli obiettivi di Free Cash Flow ed EBIT cumulati rispetto ai target di piano e all'indicatore ESG definito per ogni periodo di vesting.

Il Piano di performance Share 2020-2022 ha visto nel 2025 il termine del terzo ciclo di vesting 2022-2024 avviato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 18 ottobre 2022 e in conformità al Regolamento si è proceduto all'attribuzione nel corso del 2025 di n. 361.835 azioni ai beneficiari del Piano sulla base della consuntivazione dei dati stessi per un controvalore pari a 1,4 milioni di euro.
Il Piano di Performance share triennale 2023-2025 ha visto l'avvio del primo ciclo di vesting (2023-2025) con delibera del Consiglio di Amministrazione del 18 luglio 2023, del secondo ciclo di vesting (2024-2026) con delibera del 29 novembre 2024 e del terzo ciclo di vesting (2025-2027) con delibera del 31 luglio 2025 in cui sono stati approvati anche i relativi regolamenti, come da tabella allegata.

Attribuzione	Piano di Performance Share	Periodo di vesting	Assegnazione azioni	Termine Lock up	Azioni attribuite (*)
2023	2023-2025	2023-2025	2026	01/01/28	341.037
2024	2023-2025	2024-2026	2027	01/01/29	377.573
2025	2023-2025	2025-2027	2028	01/01/30	388.313

(*) Il numero di azioni si riferisce al valore target di diritti attribuibili per ciascun anno.

Con riferimento alla valutazione del piano di incentivazione azionaria di lungo termine ai sensi del principio IFRS 2, per la componente market based è stato utilizzato il criterio di calcolo con il Metodo Monte Carlo che, sulla base di opportune ipotesi, ha consentito di definire un consistente numero di scenari alternativi nell'arco temporale considerato. Diversamente, la componente non-market based non è rilevante ai fini della stima del fair value al momento dell'assegnazione, ma viene aggiornato in ogni reporting date per tenere conto delle aspettative relative al numero di diritti che potranno maturare in base all'andamento dell'EBIT, del Free Cash Flow e dell'indicatore ESG rispetto ai target di Piano.
Al 31 dicembre 2025, il fair value complessivo del Piano di Performance Share 2023-2025 per tutti e tre i cicli di vesting è stato pari a 1,1 milioni di euro.

L'Assemblea degli Azionisti di Enav, tenutasi il 28 maggio 2025 ha, tra gli altri punti, approvato "Il Documento Informativo relativo all'assegnazione di diritti a ricevere gratuitamente azioni in relazione alla quota differita del sistema di incentivazione a breve termine (STI)" per l'esercizio 2024 e per l'esercizio 2025, ossia il piano di incentivazione variabile di breve periodo determinato sulla base del valore dello Short Term Incentive maturato di cui, una quota del 20% sarà differita nel tempo e riconosciuta sotto forma di diritti, collegati al raggiungimento di specifiche performance.
Il Consiglio di Amministrazione del 23 giugno 2025 ha deliberato l'attuazione del piano attraverso la definizione del numero dei diritti assegnati ai beneficiari in relazione alla quota differita per il 2024 e il relativo regolamento.
Il numero dei diritti, definito dal rapporto fra la quota oggetto di differimento dello STI 2024 e il prezzo di riferimento determinato dalla media aritmetica dei prezzi delle azioni registrati nel corso dei 30 giorni di borsa aperta antecedenti la data di assegnazione, è stato pari a 50.536 complessivamente per l'Amministratore Delegato e i Dirigenti con responsabilità strategiche. Il numero dei diritti sarà successivamente rideterminato sulla base delle condizioni di performance conseguite nel periodo di vesting che va dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2025 con riferimento all'obiettivo biennale relativo ai Capex cumulati nel biennio 2024-2025. I diritti saranno convertibili in azioni successivamente all'Assemblea di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2026. L'importo differito per complessivi 199 migliaia di euro è stato iscritto nel patrimonio netto nella riserva stock grant.

35. Attività e passività distinte per scadenza e per categoria

(migliaia di euro)

	Entro l'esercizio successivo	Dal 2° al 5° esercizio	Oltre il 5° esercizio	Totale
Attività finanziarie non correnti	0	344	0	344
Attività per imposte anticipate	0	23.011	0	23.011
Crediti per attività regolamentata non correnti	0	195.099	0	195.099
Crediti commerciali non correnti	0	94	179	273
Altri crediti non correnti	0	60	0	60
Totale	**0**	**218.608**	**179**	**218.787**
Passività finanziarie	389.234	108.978	112.462	610.674
Passività per imposte differite	0	40	0	40
Altre passività non correnti	0	35.126	102.132	137.258
Debiti per attività regolamentata non correnti	0	9.681	0	9.681
Debiti commerciali non correnti	0	471	0	471
Totale	**389.234**	**154.296**	**214.594**	**758.124**

Le passività finanziarie includono anche gli interessi bancari per l'intera durata dei finanziamenti.

Le altre passività non correnti con scadenza oltre il 5° esercizio si riferiscono alla quota dei contributi in conto impianti commisurata agli ammortamenti dei progetti di investimento a cui si riferiscono per la quota che si riverserà a conto economico oltre il 5° esercizio.

Si precisa che il valore di iscrizione delle passività finanziarie correnti e non correnti approssima il *fair value* delle stesse.

Nelle seguenti tabelle si riporta il dettaglio delle attività e passività finanziarie del Gruppo richiesto dall'IFRS 7 secondo le categorie individuate dall'IFRS 9, valorizzate al 31 dicembre 2025 e 2024:

(migliaia di euro)

	Attività finanziarie e crediti al costo ammortizzato	Attività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico complessivo	Passività finanziarie e debiti al costo ammortizzato	Passività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico	Passività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico complessivo	al 31.12.2025
Partecipazioni in altre imprese	0	53.733	0	0	0	53.733
Attività finanziarie correnti e non correnti	344	0	0	0	0	344
Crediti commerciali	261.190	0	0	0	0	261.190
Crediti da attività regolamentata correnti e non correnti	415.535	0	0	0	0	415.535
Altre attività correnti e non correnti	38.185	0	0	0	0	38.185
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	447.673	0	0	0	0	447.673
Totale	**1.162.927**	**53.733**	**0**	**0**	**0**	**1.216.660**
Passività finanziarie correnti e non correnti	0	0	579.215	0	0	579.215
Debiti commerciali	0	0	146.129	0	0	146.129
Debiti da attività regolamentata correnti e non correnti	0	0	42.500	0	0	42.500
Altre passività correnti e non correnti	0	0	340.772	0	0	340.772
Totale	**0**	**0**	**1.108.616**	**0**	**0**	**1.108.616**

(migliaia di euro)

	Attività finanziarie e crediti al costo ammortizzato	Attività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico complessivo	Passività finanziarie e debiti al costo ammortizzato	Passività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico	Passività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico complessivo	al 31.12.2024
Partecipazioni in altre imprese	0	54.744	0	0	0	54.744
Attività finanziarie correnti e non correnti	344	0	0	0	0	344
Crediti commerciali	232.462	0	0	0	0	232.462
Crediti da attività regolamentata correnti e non correnti	608.995	0	0	0	0	608.995
Altre attività correnti e non correnti	20.399	0	0	0	0	20.399
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	356.821	0	0	0	0	356.821
Totale	**1.219.021**	**54.744**	**0**	**0**	**0**	**1.273.765**
Passività finanziarie correnti e non correnti	0	0	589.664	0	0	589.664
Debiti commerciali	0	0	129.807	0	0	129.807
Debiti da attività regolamentata correnti e non correnti	0	0	51.560	0	0	51.560
Altre passività correnti e non correnti	0	0	318.395	0	0	318.395
Totale	**0**	**0**	**1.089.426**	**0**	**0**	**1.089.426**

36. Garanzie e impegni

Le garanzie si riferiscono a fidejussioni prestate a terzi nell'interesse del Gruppo per 10.962 migliaia di euro (10.097 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), registrando un incremento netto di 865 migliaia di euro derivante principalmente dal rilascio di fidejussione a garanzia del contratto di Ammodernamento dei sistemi di sorveglianza ATS dell'AM presso gli aeroporti di Grosseto, Trapani, Gioia del Colle, Istrana, Amendola e Galatina. Tale incremento risulta parzialmente compensato dallo svincolo di fidejussioni a garanzia di commesse estere e a adeguamenti valutari su posizioni preesistenti.

37. Utile base e diluito per azione

L'utile base per azione è riportato in calce al prospetto di conto economico consolidato ed è calcolato dividendo l'utile consolidato per il numero medio ponderato delle azioni ordinarie in circolazione durante l'anno.
Il capitale sociale, che non ha subito modifiche in corso di anno, è composto da n. 541.744.385 azioni ordinarie. La Capogruppo possiede a fine 2025 n. 1.419.1050 azioni proprie, di cui 1.400.000 azioni acquistate nel mese di dicembre. Nel corso dell'esercizio sono state assegnate n. 361.835 azioni proprie riferite al terzo ciclo di *vesting* 2022-2024 del piano di incentivazione azionaria riferito al periodo 2020-2022.

Nella tabella che segue viene riepilogato il calcolo effettuato.

	2025	2024
Utile consolidato	93.125.378	125.714.776
Numero medio ponderato di azioni ordinarie	541.430.919	541.739.686
Utile base per azione	0,17	0,23
Utile diluito per azione	0,17	0,23

38. Obblighi di trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche

Ai sensi dell'art. 1, commi 125 e 126 della Legge 124 del 4 agosto 2017 e successive modificazioni, che ha introdotto delle misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche, sono indicate di seguito le informazioni in merito alle erogazioni ricevute da soggetti pubblici/entità pubbliche italiane a favore della Capogruppo e delle società controllate. L'informativa consolidata tiene conto delle erogazioni ricevute di importo superiore a 10 migliaia di euro effettuate dal medesimo soggetto erogante nel corso del 2025.

(migliaia di euro)

Soggetto erogante	Data Incasso	Importo	Causale
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	20/10/25	30.000	Contributo in conto esercizio finalizzato a compensare i costi sostenuti dalla Capogruppo per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa ai sensi di quanto previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/05
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	05/02/2025 02/05/2025	3.000	PNRR
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	02/05/2025 08/05/2025	5.489	PNRR
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	08/05/2025 10/09/2025	3.281	PNRR
Totale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		**41.770**	
Totale complessivo		**41.770**	

39. Gestione dei rischi finanziari

Il Gruppo ENAV, nello svolgimento della propria attività di business, è esposto a diversi rischi finanziari quali rischi di mercato (rischio cambio e rischio tasso di interesse), il rischio di credito ed il rischio di liquidità. La gestione di tali rischi si basa sulla presenza di specifici Comitati interni, composti dal top management del Gruppo, cui è affidato il ruolo di indirizzo strategico e di supervisione della gestione dei rischi e su Policy che definiscono i ruoli e le responsabilità per i processi di gestione, la struttura dei limiti, il modello delle relazioni e gli strumenti di copertura e mitigazione.

Rischio di credito

Il Gruppo è esposto al rischio di credito che si sostanzia nel rischio che una o più controparti commerciali possano divenire incapaci di soddisfare del tutto o in parte le proprie obbligazioni di pagamento. Tale rischio si manifesta principalmente in relazione ai crediti commerciali correnti relativi alle attività operative, e in particolare in connessione sia ai crediti derivanti dalle attività sul mercato non regolamentato che ai servizi di Rotta e i servizi di Terminale, che rappresentano la maggiore esposizione in bilancio. Tali somme si riferiscono essenzialmente ai crediti maturati nei confronti di Eurocontrol. In tale contesto, la misurazione del rischio di credito nei confronti di Eurocontrol è direttamente correlata ai profili di rischiosità associati al settore delle compagnie aeree. Nello specifico, Eurocontrol non assume alcun rischio di credito a fronte dell'eventuale insolvenza dei vettori e salda le proprie passività verso la Capogruppo solo a seguito dell'avvenuto incasso delle rispettive somme dalle compagnie aeree. Eurocontrol invece si attiva direttamente per il recupero degli stessi, avviando anche le relative azioni giudiziali ove necessario, per i crediti di rotta ed in collaborazione con la Capogruppo per il recupero dei crediti di terminale.
A fronte del rischio di inadempienza da parte dei debitori del Gruppo è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione (Expected Credit Loss) determinato in conformità al principio IFRS 9, oggetto di specifico aggiornamento nel corso dell'esercizio, e basato sul deterioramento del merito creditizio di un paniere di società rappresentative del settore del trasporto aereo.
La seguente tabella fornisce una ripartizione dei crediti commerciali (correnti e non correnti) al 31 dicembre 2025:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	A scadere	Scaduto da 0-30 gg	Scaduto da 31-90 gg	Scaduto da 91-150 gg	Scaduto da oltre 150 gg
Crediti commerciali	285.949	228.823	5.354	2.843	1.214	47.715
Contract assets	12.405	12.405	0	0	0	0
Fondo svalutazione crediti	(36.968)	(117)	(165)	(142)	(163)	(36.381)
Fondo svalutazione contract assets	(197)	(197)	0	0	0	0
Valore netto	**261.189**	**240.914**	**5.189**	**2.701**	**1.051**	**11.334**
% di ECL (expected credit loss) per fasce di scaduto	**12,5%**	**0,1%**	**3,1%**	**5,0%**	**13,4%**	**76,2%**

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che il Gruppo, pur essendo solvibile, possa trovarsi nelle condizioni di non poter far fronte tempestivamente agli impegni associati alle proprie passività finanziarie, previsti o imprevisti, per difficoltà nel reperire risorse finanziarie, o che sia in grado di farlo solo a condizioni economiche sfavorevoli a causa di fattori legati alla percezione della propria rischiosità da parte del mercato, o di situazioni di crisi sistemica quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, credit crunch e crisi del debito sovrano, ovvero risulti inadempiente agli impegni (*covenant*) assunti in alcuni contratti di finanziamento.
La liquidità del Gruppo, pur in assenza di una tesoreria centralizzata (cd. *cash pooling*), viene gestita e monitorata dalla Capogruppo a livello sostanzialmente accentrato al fine di ottimizzare la complessiva disponibilità di risorse finanziarie, svolgendo un'attività di direzione e di coordinamento per le altre società del Gruppo.
Al 31 dicembre 2025 il Gruppo ha disponibilità liquide per 451,9 milioni di euro e dispone di linee di credito a breve termine non utilizzate per un ammontare totale di 203 milioni di euro. Si tratta di: i) linee di credito *uncommitted*, soggette a revoca, per 53 milioni di euro, che non prevedono il rispetto di *covenant né altri impegni contrattuali, di cui 1 milione di euro nella forma di scoperti di conto corrente, 37 milioni di euro di anticipi finanziari utilizzabili senza alcun vincolo di destinazione e 15 milioni di euro per anticipi export; ii) linee di credito committed* per un importo complessivo di 150 milioni di euro con scadenza iniziale a marzo 2026. A tal fine, si segnala che nel mese di gennaio 2026 tali linee *committed* sono state rinnovate nell'ambito di un'operazione di *refinancing* e ridotte nella misura complessiva di 90 milioni di euro.

Nel lungo periodo, il rischio di liquidità è mitigato attraverso una strategia di gestione dell'indebitamento che prevede una struttura diversificata delle fonti di finanziamento, in termini sia di natura degli affidamenti sia di controparti, cui ricorrere per la copertura dei propri fabbisogni finanziari ed un profilo di *maturity* del debito equilibrato.
Nel rispetto degli indirizzi generali fissati dal vertice e dalla Policy approvata dal Consiglio di Amministrazione, la struttura Finance della Capogruppo, definisce la struttura finanziaria di breve e di medio-lungo periodo e la gestione dei relativi flussi finanziari. Le scelte sono principalmente orientate a: i) garantire risorse finanziarie disponibili adeguate per gli impegni operativi di breve termine previsti, sistematicamente monitorati attraverso l'attività di pianificazione di tesoreria; ii) mantenere un *liquidity buffer* prudenziale sufficiente a far fronte ad eventuali impegni inattesi; iii) garantire un livello minimo della riserva di liquidità per assicurare l'integrale copertura del debito di breve termine e la copertura del debito a medio –lungo termine scadente in un orizzonte temporale di 24 mesi, anche nel caso di restrizioni all'acceso al credito; iv) assicurare un adeguato livello di elasticità per i programmi di sviluppo a medio lungo termine del Gruppo, relativi ai contratti di investimento per la modernizzazione tecnologica ed infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo.
L'esposizione finanziaria lorda del Gruppo, alla data del 31 dicembre 2025, è pari a 578,2 milioni di euro ed è rappresentata dall'indebitamento nei confronti del sistema bancario per finanziamenti a medio e lungo termine di cui 379,1 milioni di euro esigibili entro i dodici mesi e per 11,5 milioni di euro dai debiti per leasing.
Nella tabella seguente è riportata un'analisi delle scadenze, basata sugli obblighi contrattuali di rimborso, esposte per i finanziamenti bancari a medio lungo termine al valore nominale, senza considerare gli effetti del costo ammortizzato:

(migliaia di euro)

Finanziatore	Tipologia	Debito residuo al 31.12.2025	<1 anno	da 1 a 2 anni	da 3 a 5 anni	> 5 anni
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 15 anni	36.767	8.985	9.121	18.661	0
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 15 anni	37.333	5.333	5.333	16.000	10.667
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 16 anni	53.103	4.828	4.828	14.483	28.964
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 16 anni	80.000	0	0	19.200	60.800
Term loan pool di banche	M termine a 3 anni	360.000	360.000	0	0	0
Debiti finanziari IFRS 16		11.472	2.708	2.553	5.684	527
Totale		**578.675**	**381.854**	**21.835**	**74.028**	**100.958**

I contratti di finanziamento di cui sopra prevedono impegni generali e covenant per la Capogruppo di contenuto anche negativo, che, per quanto in linea con la prassi di mercato per contratti di finanziamento di importo e natura assimilabili, potrebbero limitarne l'operatività. In particolare, tali contratti prevedono alcune ipotesi di rimborso anticipato al verificarsi di determinati eventi di inadempimento (*Events of default*) al ricorrere dei quali la Capogruppo potrebbe essere obbligata a rimborsare integralmente e immediatamente i relativi finanziamenti.
In particolare, si evidenzia quanto segue:

- i contratti di finanziamento sottoscritti tra la Capogruppo e la European Investment Bank (BEI) rispettivamente per un importo pari a 180 milioni di euro nel 2014 e di 70 milioni di euro nel 2016 con il fine di finanziare i programmi di investimento connessi al 4-flight ed altri progetti, finanziamenti integralmente utilizzati al 31 dicembre 2025, prevedono il seguente piano di rimborso: i) per la tranche di 100 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da dicembre 2018 e scadenza a dicembre 2029 e con interessi a tasso fisso pari a 1,515%; ii) per la tranche di 80 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da giugno 2018 e scadenza a dicembre 2032 con interessi a tasso fisso pari a 1,01%; iii) per la tranche da 70 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da agosto 2022 e scadenza ad agosto 2036 e con interessi a tasso fisso pari a 0,638%. Nel 2023 è stato sottoscritto tra la Capogruppo e la European Investment Bank (BEI) un nuovo contratto di finanziamento per un importo pari a 160 milioni di euro con lo scopo di finanziare alcuni progetti di investimento che attengono all'implementazione di sistemi di controllo remoto delle torri per gli aeroporti minori e all'ammodernamento e digitalizzazione di una serie di infrastrutture e sistemi da realizzarsi nel

periodo 2023-2028. Al 31 dicembre 2025 il finanziamento è stato utilizzato parzialmente per un importo pari a 80 milioni di euro. La tranche utilizzata prevede un piano di rimborso con rate semestrali posticipate a partire da agosto 2028 con scadenza aprile 2040 e con interessi a tasso fisso pari a 3,542%. Per la tranche non utilizzata la scadenza del periodo di disponibilità è ottobre 2026.

Tali contratti inoltre prevedono:

- una clausola di negative pledge, ossia un impegno a carico della Capogruppo a non costituire né permettere che sussistano gravami su alcuno dei propri beni, ove per gravame si intende qualsiasi accordo o operazione relativa a beni, crediti o denaro realizzato/a come strumento per ottenere credito o per finanziare l'acquisizione di un bene;
- una clausola di cross-default che prevede la facoltà della BEI di chiedere il rimborso anticipato del finanziamento nel caso in cui la Capogruppo o qualsiasi altra società del Gruppo non adempia ad obbligazioni ai sensi di qualsiasi operazione di finanziamento o altra operazione finanziaria, diversa da quella oggetto di tale contratto di finanziamento;
- una clausola di change of control, che prevede la facoltà della BEI di chiedere il rimborso anticipato del finanziamento nel caso in cui qualsiasi soggetto o gruppo di soggetti agendo di concerto ottenga il controllo di ENAV o la Repubblica Italiana cessi di detenere il controllo dell'Emittente.

I finanziamenti prevedono, altresì, il rispetto di taluni covenant finanziari, verificati su base annuale e semestrale e calcolati sui dati consolidati del Gruppo: i) il rapporto tra indebitamento finanziario netto e l'EBITDA inferiore a 4 volte; ii) il rapporto tra EBITDA e gli oneri finanziari non inferiore a 6 volte.

- il contratto di finanziamento in pool tra la Capogruppo e le banche BNL BNP Paribas, Intesa Sanpaolo ed UniCredit, sottoscritto a marzo 2023 ed emendato in data 20 settembre 2023 con modifiche non sostanziali, per un importo complessivo di 360 milioni di euro, della durata di tre anni e rimborso integrale a scadenza, prevede un tasso variabile indicizzato al tasso Euribor 3 mesi e l'introduzione di meccanismi di price adjustment legati a parametri in materia di sostenibilità. Tale contratto di finanziamento richiede il rispetto del covenant finanziario dato dal rapporto tra indebitamento finanziario netto e l'EBITDA inferiore a 4 volte, verificato su base annuale e semestrale e calcolato sui dati consolidati del Gruppo. Nel contratto di finanziamento sono inoltre incluse, secondo le prassi di mercato, clausole di negative pledge, pari passu, cross-default e change of control.

Con riferimento anche agli esercizi pregressi, la Capogruppo ha sempre rispettato i covenant previsti da ciascun finanziamento. Alla data del 31 dicembre 2025 sulla base delle grandezze economico patrimoniali espresse nel bilancio consolidato, si ritengono rispettati i *covenant* previsti dai contratti di finanziamento esistenti.

Rischio di tasso di interesse

Le oscillazioni dei tassi di interesse influiscono sul valore di mercato delle attività e passività finanziarie del Gruppo e sul livello degli oneri finanziari netti. Il verificarsi di tali circostanze potrebbe avere effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Al 31 dicembre 2025 l'indebitamento finanziario lordo è espresso per circa il 36,5% a tassi fissi e per il restante a tassi variabili. Per l'esposizione a tasso variabile, come noto, il contesto macroeconomico di riferimento è stato caratterizzato da una progressiva diminuzione dell'Euribor con una conseguente riduzione degli oneri finanziari nel corso del 2025. Sebbene la maturity contrattuale residua dell'attuale esposizione debitoria a tasso variabile sia inferiore ai tre mesi, il Gruppo continua ad essere esposto al rischio di tasso di interesse per effetto dell'operazione di *refinancing* perfezionata nel mese di gennaio 2026. Considerando l'attuale contesto macro-economico che, per quanto noto, non lascia intravedere prospettive di crescita dei tassi di interesse, il rischio che variazioni in aumento dei tassi di interesse possano influire negativamente sul livello degli oneri finanziari netti rilevati a Conto Economico e sul valore dei cash flows futuri appare al momento meno probabile. Laddove nell'esercizio 2025 assumessimo una variazione di +/- 25bps dei tassi di interesse, l'effetto sul conto economico sarebbe stato pari a maggiori/minori oneri finanziari per circa 0,9 milioni di euro che, al netto dell'effetto fiscale, avrebbe influito sul risultato di esercizio e sul patrimonio netto per circa +/- 0,6 milioni di euro.

Al fine di limitare i potenziali effetti avversi delle fluttuazioni dei tassi, il Gruppo adotta politiche finalizzate al contenimento nel tempo del costo della provvista limitando la volatilità dei risultati. Il Gruppo persegue tale obiettivo attraverso una sistematica attività di negoziazione con gli istituti di credito, scelti tra banche di primario standing, al fine di ottimizzare il costo medio del debito, nonché mediante la diversificazione strategica delle passività finanziarie per tipologia contrattuale, durata e condizioni di tasso (tasso variabile/tasso fisso). Per quanto attiene al finanziamento sottoscritto con la BEI ma non ancora utilizzato (*loan commitment*), l'esposizione al rischio tasso di interesse è mitigata anche dalla facoltà per il Gruppo

di poter optare - per ciascuna tranche di utilizzo - per un tasso fisso o variabile. Nell'esercizio 2025, il costo medio dell'indebitamento bancario è stato pari a circa 3,59% (4,06% nell'esercizio precedente).
Allo stato attuale il Gruppo non detiene strumenti finanziari valutati in bilancio al *fair value* ed in quanto tali esposti a variazioni avverse a seguito di mutamenti nel livello di mercato dei tassi di interesse.
Ad oggi non sono stati utilizzati strumenti finanziari derivati per la gestione del rischio tasso di interesse.

Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di variazioni sfavorevoli nel livello corrente dei tassi di cambio deriva dall'operatività del Gruppo in valute diverse dall'euro e può determinare impatti negativi sui risultati economici e sul valore delle grandezze patrimoniali denominate in divisa estera. Nonostante il Gruppo operi principalmente sul mercato italiano, l'esposizione al rischio di cambio deriva essenzialmente dagli investimenti in divisa estera, il dollaro statunitense, in relazione all'acquisto della quota di partecipazione pari all'8.6% (10,35% post redemption) nel capitale sociale della società di diritto statunitense Aireon.
Al fine di gestire l'esposizione al rischio di cambio, il Gruppo ha elaborato una Policy, le cui linee di indirizzo consentono l'utilizzo di differenti tipologie di strumenti, in particolare *swap* e *forward*, nonché opzioni su valute. Nell'ambito di tali politiche non sono tuttavia consentite attività con intento speculativo.
Per quanto attiene ai contratti sul mercato non regolamentato, al momento l'esposizione in divisa è sostanzialmente polverizzata non esponendo a significativi rischi di cambio. Alla data di chiusura del bilancio il Gruppo non ha in essere alcuna esposizione in strumenti finanziari derivati.
Si segnala, infine, che il rischio derivante dalla conversione delle attività e passività di società controllate da ENAV che redigono il bilancio con moneta funzionale diversa dall'euro non è di norma oggetto di copertura, salvo diversa valutazione specifica.

Rischi legati al *Climate Change*

Gli effetti del cambiamento climatico possono, nel lungo termine, generare interruzioni o degradi nella fornitura dei servizi per impatti su infrastrutture e asset tecnologici e, indirettamente, incidere sui volumi di traffico e sui costi operativi. I principali driver di rischio includono l'intensificazione di precipitazioni ed eventi estremi, l'aumento delle temperature, il rischio idraulico/costiero e le variazioni dei regimi di vento, come delineato anche nelle analisi di settore.
Gli impatti dei fenomeni determinati dai cambiamenti climatici sugli stakeholder del traffico aereo sono stati identificati e studiati negli anni a livello internazionale. In particolare, il documento di Eurocontrol "*Climate change risks for European aviation*" identifica cinque principali tipologie di fenomeni meteorologici che potranno potenzialmente avere impatto sul mondo aeronautico: 1) precipitazioni, intendendo per tali pioggia, neve e grandine che a livello intenso possono richiedere maggiori distanze di separazione tra gli aeromobili e comportando quindi un impatto diretto sulla capacità aeroportuale. Inoltre, le infrastrutture aeroportuali, così come anche le apparecchiature elettroniche, possono essere esposte al rischio di inondazioni; 2) temperatura, il cui innalzamento può causare impatti sulle infrastrutture, con conseguente aggravio dei relativi costi energetici; 3) innalzamento del livello del mare ed esondazione di fiumi con un rischio concentrato sugli aeroporti ubicati nella fascia costiera; 4) vento, intendendo per tale cambiamenti in direzione ed intensità con conseguenti necessità di modificare le procedure di volo e di riprogettare lo spazio aereo; 5) eventi estremi quali temporali ed uragani che potrebbero avere impatti sul ritardo dei voli.
La Capogruppo ha condotto uno studio specialistico per valutare dettagliatamente gli effetti del cambiamento climatico nell'erogazione dei servizi di ENAV sul territorio nazionale ed in particolare negli aeroporti. Lo studio è stato realizzato al fine di valutare gli impatti del *climate change* su due distinti orizzonti temporali (2030 e 2050) e due diversi scenari climatici utilizzati dall'IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*). Il primo scenario (SSP8.5), il più pessimistico, assume, entro il 2100, concentrazioni atmosferiche di CO2 triplicate o quadruplicate (840 / 1120 ppm) rispetto ai livelli preindustriali (280 ppm).
Lo studio ha determinato quanto segue: (i) per le precipitazioni estreme è prevista nel lungo termine una progressiva intensificazione del fenomeno che dovrebbe interessare un numero crescente di aeroporti nel tempo, particolarmente gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bolzano e Bari, partendo da una baseline (previsione a 5 anni) che vede gli aeroporti di Genova, Ronchi dei Legionari e Milano Malpensa quelli mediamente più impattati; (ii) per la temperatura si prevede un aumento di 1/1,5° nel medio periodo e di 2/2,5° nel lungo periodo, fenomeni che riguarderanno prevalentemente gli aeroporti di Lampedusa, Catania Fontanarossa, Roma Ciampino, Roma Urbe, Roma Fiumicino e Napoli che già nella baseline (5 anni) presentano le maggiori temperature massime, cui si aggiunge Bologna

nel lungo termine (2050) che presenterà anche un aumento del numero di giorni con temperatura massima oltre i 43°C. L'innalzamento delle temperature può causare l'incremento dei costi energetici. Per quanto riguarda invece gli impatti sugli impianti tecnologici e quelli più propriamente aeronautici (impatti sulle prestazioni dei motori e sull'aereodinamica degli aeromobili, con potenziale impatto sulle procedure di volo e sull'impronta del rumore nelle aree che circondano gli aeroporti) i rischi si considerano accettabili e gestiti nel contesto delle tecnologie e delle procedure già oggi disponibili; per l'innalzamento del livello dei mari, si mantiene pressoché invariato il rischio di alluvione delle infrastrutture situate in zone costiere che riguarderebbe soprattutto le sedi aeroportuali di Cagliari e siti correlati, Venezia e Genova e i siti remoti VOR/DME di Chioggia e Radar di Ravenna; per il vento non sembrano sussistere criticità essendo le previsioni degli scenari orientati verso una diminuzione dell'intensità media dello stesso (conseguentemente la componente del vento al traverso dovrebbe proporzionalmente diminuire).
Per entrambi gli orizzonti temporali medio termine (2030) e lungo termine (2050) non si individuano, allo stato, criticità in termini di continuità nella erogazione dei servizi di navigazione rispetto allo scenario attuale. Gli esiti delle analisi condotte costituiscono le basi per il monitoraggio nel tempo dei fenomeni oggetto di studio, prevedendo un aggiornamento sistematico con periodicità pluriennale delle analisi di scenario necessarie alla valutazione degli impatti operativi e finanziari dei rischi climatici. Il presidio del rischio è assicurato da BIA/BCP, ridondanze tecnologiche e da un monitoraggio periodico con aggiornamenti pluriennali delle analisi di scenario
In coerenza con il Piano di Sostenibilità, la strategia del Gruppo persegue l'adattamento e la resilienza degli asset, integrando gli effetti attesi del *climate change* nel Piano Industriale.
Sulla base di quanto sopra evidenziato, ad oggi il Gruppo ha considerato gli effetti derivanti dal cambiamento climatico nel proprio piano industriale e non si prevedono impatti significativi economici e sui flussi di cassa attesi.

Contesto macro - economico

Nel corso del 2025, così come per il 2024, il Gruppo ENAV non ha registrato impatti operativi, commerciali o economico-finanziari direttamente riconducibili al conflitto russo-ucraino o ad altri scenari di crisi internazionale. Le posizioni pregresse con controparti della Federazione Russa erano già state svalutate negli esercizi precedenti e non risultano ulteriori rapporti in essere con soggetti interessati dal regime sanzionatorio. Il Gruppo prosegue un monitoraggio costante del contesto geopolitico e assicura il pieno rispetto delle misure adottate dagli Stati dell'Unione Europea.
Sul fronte *supply chain*, non si rilevano criticità con effetti negativi sulla *business continuity,* sono stati mantenuti adeguati livelli di scorte per gli apparati a supporto dei servizi di navigazione aerea, al fine di assorbire eventuali ritardi lungo la catena di fornitura. Parallelamente, prosegue il *risk monitoring* per intercettare tempestivamente potenziali impatti sul business corrente e prospettico.
Anche con riferimento ai recenti conflitti in Medio Oriente, che potrebbero indebolire la componente di traffico internazionale e di sorvolo, i dati parziali riferibili al periodo in esame (2 settimane) sembrerebbero evidenziare ad oggi un impatto comunque limitato, con un volume di voli e Unità di Servizio che, pur in riduzione rispetto ai dati registrati a gennaio, resterebbero tuttavia ancora in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno 2025. Pertanto, laddove il contesto osservabile in tale frangente dovesse restare stabile anche nelle prossime settimane, ovvero la crisi in atto restasse circoscritta territorialmente e nel tempo, il traffico e le Unità di Servizio per l'anno 2026 potrebbero non subire particolari variazioni rispetto alle stime previste nel Piano Industriale e nel Piano di Performance.
A fronte, tuttavia, di un allargamento ed un allungamento del conflitto, l'impatto sui volumi di traffico in Italia potrebbe essere maggiore, con potenziali ripercussioni sulle stime di Unità di Servizio attese il 2026.
In tale ultimo caso, occorre ricordare come lo schema tariffario e delle performance a cui la Società è soggetta prevede comunque un sistema di condivisione dei rischi, per il quale la potenziale perdita di Unità di Servizio a carico della Capogruppo, rispetto alla stima iniziale, non sarebbe, a parità di altre condizioni, mai superiore al 4,4%.

Rischi per contenziosi

Il contenzioso in materia tributaria, amministrativa, civile e di lavoro viene seguito dalle competenti strutture del Gruppo ENAV che hanno fornito, per la redazione del presente Bilancio, un quadro completo ed esaustivo dei diversi procedimenti civili, amministrativi e giuslavoristici. A fronte del contenzioso, il Gruppo ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, degli specifici fondi per quei contenziosi il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per

quei giudizi il cui esito negativo è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti in accordo con le norme in materia di formazione del bilancio.
Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico del Gruppo, oltre a quanto già a tale titolo stanziato nei fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2025.

Contenzioso civile ed amministrativo

Il contenzioso civile ed amministrativo è riferibile, inter alia: i) alle azioni intraprese con riferimento ai giudizi in corso nei confronti di fornitori, società di gestione aeroportuale e vettori aerei insolventi o in fallimento o in altre procedure concorsuali, verso i quali sono sorte controversie per crediti che non è stato possibile recuperare sul piano stragiudiziale ed alcuni dei quali sono stati oggetto di svalutazione; ii) alle controversie riferibili alla resistenza a pretese giudiziali di fornitori o appaltatori che il Gruppo ritiene infondate, ovvero al recupero dei maggiori costi e/o danni che il Gruppo abbia sostenuto per inadempienze di fornitori/appaltatori; iii) controversie relative a provvedimenti di trasferimento o retrocessione di beni e impianti non più strumentali alla navigazione aerea; iv) a giudizi relativi a richiesta danni da sinistri aeronautici, il cui rischio di soccombenza è peraltro assunto normalmente dalla compagnia assicurativa della Capogruppo; v) a giudizi relativi all'impugnativa in materia di ostacoli alla navigazione aerea.

Procedimenti penali

In esito ad ordine di esibizione documentale ricevuto dalla Capogruppo, in data 13 giugno 2018, è stata prodotta documentazione inerente selezione di personale avente rapporto di parentela con ex Amministratore Unico della Società per l'assunzione al ruolo di controllore del traffico aereo, procedimento che, per quanto consta, risulta archiviato.
Pende in fase di udienza preliminare il procedimento penale avviato dalla Procura della Repubblica di Firenze afferente ad ipotizzato illecito in materia ambientale in relazione alla fornitura, da parte di soggetto terzo, di materiale utilizzato, tra l'altro, per l'esecuzione di talune opere civili relative anche all'appalto per l'ammodernamento dell'aeroporto di Pisa; nel contesto di tale appalto, affidato dalla committente Aeronautica Militare al Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) Thales/Techno Sky, le opere civili sono state subappaltate da Techno Sky a società terza che, a sua volta, ha provveduto ad approvvigionare il materiale attenzionato rifornendosi da altra società, origine del pendente procedimento.
Il procedimento in questione, nel quale Techno Sky è stata individuata tra le persone offese da reato, costituita parte Civile per ottenere il risarcimento dei danni, vede contestati agli imputati i reati di associazione per delinquere, reati relativi al traffico di rifiuti e di inquinamento ambientale, reati contro la pubblica amministrazione e reati di truffa in danno dei diversi soggetti coinvolti.
A seguito del sinistro occorso presso l'Aeroporto di Ciampino, quando un cittadino straniero si introduceva, in data 5 febbraio 2025, nei locali della Torre di ENAV, attuando una serie di gravi condotte illecite a danno di ENAV e della controllata Techno Sky, la Società ha provveduto a sporgere atto di denuncia querela ed il procedimento è ancora in fase di indagine.

40. Compensi alla Società di revisione ai sensi dell'art. 149 duodecies del regolamento Emittenti CONSOB

Nell'esercizio 2025 sono presenti i corrispettivi riconosciuti alla società di revisione uscente EY S.p.A. che ha terminato il novennio con l'approvazione della Relazione Annuale Integrata 2024, e i corrispettivi per la società di revisione PwC S.p.A. che ha iniziato le attività con la semestrale 2025 per la Capogruppo e le società del Gruppo. I corrispettivi, ai sensi di quanto indicato dall'art. 149 duodecies del Regolamento Emittenti CONSOB sono riepilogati nella seguente tabella:

(migliaia di euro)

Tipologia di servizi ENAV	Soggetto che ha erogato il servizio	2025
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	407
Servizi di revisione contabile	PWC S.p.A.	87
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	59
SOCIETÀ CONTROLLATE		
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	29
	Rete EY S.p.A.	6
Servizi di revisione contabile	PWC S.p.A.	118
Totale		**706**

I servizi di attestazione resi da EY S.p.A. in favore della Capogruppo hanno riguardato la certificazione di progetti co-finanziati.

41. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del Bilancio

Tra gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio si segnala che il *management* aziendale ha finalizzato, a gennaio 2026, un'operazione di *refinancing* di quota parte del debito in scadenza a marzo 2026. In particolare, la soluzione finanziaria individuata da ENAV ha riguardato la sottoscrizione di (i) un *Term Loan* di 150 milioni di euro, della durata di 5 anni e di (ii) un *Term Loan* di 100 milioni di euro, della durata di 3 anni con un *pool* di banche (Intesa Sanpaolo, UniCredit e Mediobanca), entrambi da rimborsare integralmente a scadenza. Coerentemente con la strategia finanziaria del Gruppo, gli introiti di tale operazione di *refinancing* sono stati destinati a coprire quota parte dell'integrale rimborso del *Term Loan* di 360 milioni di euro sottoscritto a marzo 2023.
Tale soluzione di *funding*, nel confermare ulteriormente il riconosciuto ed apprezzato *standing* creditizio del Gruppo ENAV, consente di consolidarne la struttura finanziaria nel medio lungo periodo. Nell'ambito della stessa operazione sono state inoltre rinnovate, con gli stessi istituti bancari, le linee di credito *committed* per complessivi 90 milioni di euro, di cui 60 milioni di euro a 5 anni e 30 milioni di euro a 3 anni.
Con riferimento al conflitto in Medio Oriente, iniziato a fine febbraio 2026, si rimanda a quanto riportato nell'ambito della Relazione sulla gestione al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione".

42. Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

In conformità a quanto richiesto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e agli orientamenti ESMA/2015/1415, si comunica che non vi sono state operazioni significative non ricorrenti nell'esercizio 2025.

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto sul Bilancio Consolidato

Attestazione del Bilancio consolidato del Gruppo ENAV al 31 dicembre 2025 ai sensi dell'art. 154-*bis*, comma 5 del D.lgs. 58/1998 e dell'art. 81-*ter* del Regolamento CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999

1. I sottoscritti Pasqualino Monti, in qualità di Amministratore Delegato, e Loredana Bottiglieri, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di ENAV S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-*bis*, commi 3 e 4, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998 n. 58:
   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche del Gruppo Enav e
   - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2025.
2. Al riguardo, si rappresenta che:
   - la valutazione circa l'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da ENAV S.p.A. in coerenza con il modello *Internal Control – Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission,* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
   - dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che:
   - 3.1 il Bilancio consolidato del Gruppo ENAV al 31 dicembre 2025:
     - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
     - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
     - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento;
   - 3.2 la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Roma, 23 marzo 2026

L'Amministratore Delegato

Pasqualino Monti

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Loredana Bottiglieri

Relazione della Società di Revisione sul Bilancio Consolidato

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

Agli Azionisti di

ENAV SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del gruppo ENAV (il "Gruppo"), costituito dal prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria consolidata al 31 dicembre 2025, dal prospetto di conto economico consolidato, dal prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato" della

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240, Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Via Pisacane 1B Tel. 0521 275911 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Via Santa Maria 11 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001.

www.pwc.com/it

pwc

presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società ENAV SpA (la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto, su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Aspetti chiave	Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave
Recuperabilità dell'avviamento Note illustrative del Gruppo ENAV, sezione "4. Principi contabili e criteri di valutazione", paragrafo "Attività immateriali", sezione "5. Uso di stime", paragrafo "Riduzione di valore delle attività (impairment) e unità generatrici di cassa", e nota "8. Attività Immateriali". Il valore di iscrizione dell'avviamento al 31 dicembre 2025 è pari a 93.472 migliaia di Euro e è stato allocato alle unità generatrici di flussi di cassa ("CGU") "Servizi di manutenzione", coincidente con l'entità legale Techno Sky Srl, per 66.486 migliaia di Euro e "Soluzioni software AIM", coincidente con l'entità legale IDS AirNav Srl, per 26.986 migliaia di Euro. Come previsto dal principio contabile IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", gli amministratori, ad ogni chiusura d'esercizio oppure nel caso in cui le circostanze indichino un'eventuale perdita di valore, verificano che l'avviamento non abbia subito una riduzione di valore, confrontando il valore contabile con il suo	Nell'ambito delle attività di revisione contabile, abbiamo svolto le seguenti principali attività anche con il supporto degli esperti in valutazioni appartenenti alla rete PwC. Abbiamo effettuato la comprensione e valutazione delle procedure adottate dagli amministratori nell'esecuzione dell'impairment test annuale, al fine di verificare la conformità ai requisiti del principio contabile IAS 36. Abbiamo verificato la composizione delle CGU a cui è stato allocato l'avviamento, al fine di verificarne la coerenza rispetto all'esercizio precedente, nonché il relativo allineamento alla struttura organizzativa, gestionale e operativa del Gruppo. Abbiamo verificato la coerenza dei flussi di cassa attesi per ciascuna CGU con il piano economico finanziario 2025-2029 e con il budget 2026 approvati dal Consiglio di Amministrazione di ciascuna entità legale e la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dagli amministratori

valore recuperabile (c.d. "impairment test"). Sulla base dell'"impairment test" annuale effettuato l'avviamento è stato considerato interamente recuperabile.

Il valore recuperabile dell'avviamento è legato al verificarsi delle assunzioni poste alla base dei piani industriali e dei budget 2026 approvati dai rispettivi Consigli di Amministrazione delle singole entità legali. In particolare, il valore recuperabile delle CGU è stato determinato mediante il calcolo del "value in use" basato sull'attualizzazione dei flussi di cassa attesi. Tale metodo è caratterizzato da un elevato grado di complessità e dall'utilizzo di stime, per loro natura incerte e soggettive, relative ai:

(i) flussi finanziari attesi, determinati tenendo conto delle previsioni di redditività future;

(ii) parametri finanziari utilizzati ai fini della determinazione del tasso di attualizzazione e del tasso di crescita per la stima del valore terminale di ciascuna CGU.

Per tali ragioni, data anche la significatività di tale voce, abbiamo considerato la valutazione della recuperabilità dell'avviamento un aspetto chiave nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato.

per la stima dei suddetti flussi. Abbiamo inoltre verificato l'accuratezza matematica dei calcoli effettuati.

Al fine di valutare la capacità di previsione degli amministratori, abbiamo eseguito, per ciascuna CGU, procedure di verifica comparativa tra i principali dati stimati nel piano economico finanziario 2025-2029 e i risultati consuntivi 2025.

Abbiamo verificato la coerenza tra le attività e le passività attribuibili alle CGU, ivi incluso l'avviamento allocato, ed i flussi di cassa utilizzati per la determinazione del relativo valore recuperabile.

Abbiamo analizzato le assunzioni effettuate nella determinazione dei flussi di cassa, del tasso di attualizzazione (WACC) e di crescita utilizzati per l'impairment test e abbiamo svolto un ricalcolo indipendente utilizzando i parametri applicabili a ciascuna CGU.

Abbiamo esaminato le analisi di sensitività predisposte dagli amministratori sulla recuperabilità dell'avviamento, con riguardo all'impatto derivante da possibili cambiamenti nei flussi di cassa stimati, nel tasso di crescita a lungo termine e nel tasso di attualizzazione utilizzato.

Infine, abbiamo verificato la completezza e l'accuratezza dell'informativa riportata nella nota al bilancio consolidato con quanto disposto dai principi contabili internazionali.

Misurazione del fair value della partecipazione nella Aireon Holdings LLC

Note illustrative del Gruppo ENAV, sezione "4. Principi contabili e criteri di valutazione", paragrafo "Partecipazioni in altre imprese", sezione "5. Uso di stime", paragrafo "Valutazione al fair value per strumenti rappresentativi di capitale" e nota "9. Partecipazioni in altre imprese"".

Nell'ambito delle attività di revisione contabile, abbiamo svolto le seguenti principali attività anche con il supporto degli esperti in valutazioni appartenenti alla rete PwC.

Abbiamo effettuato la comprensione e valutazione del processo implementato dagli

La voce Partecipazioni in altre imprese al 31 dicembre 2025 ammonta a 53.733 migliaia di Euro, e include principalmente la partecipazione pari all'8,6% nella Aireon Holdings LLC, la quale a sua volta detiene integralmente la partecipazione nella Aireon LLC, valutata al fair value. In relazione a tale investimento, gli amministratori hanno determinato il relativo fair value attraverso un metodo basato sull'attualizzazione dei dividendi distribuibili desunti dal Long Term Operating Plan aggiornati dalla Direzione di Aireon LLC nel mese di febbraio 2025. Tale metodo è caratterizzato da un elevato grado di complessità e dall'utilizzo di stime, per loro natura incerte e soggettive, relative ai:

(i) flussi finanziari attesi, determinati tenendo conto delle previsioni di redditività future;

(ii) parametri finanziari utilizzati ai fini della determinazione del tasso di attualizzazione.

Per tali ragioni, data anche la significatività di tale voce, abbiamo considerato la valutazione del fair value della partecipazione un aspetto chiave dell'attività di revisione.

amministratori per la determinazione del fair value delle Partecipazioni in altre imprese.

Abbiamo verificato la coerenza dei flussi di cassa attesi con il Long Term Operating Plan aggiornati dalla Direzione di Aireon nel mese di febbraio 2025.

Abbiamo verificato la ragionevolezza dei modelli e delle principali assunzioni sottostanti la determinazione del fair value e verificato l'accuratezza matematica dei calcoli effettuati.

Abbiamo analizzato le assunzioni effettuate nella determinazione del tasso di attualizzazione (WACC) utilizzato per la determinazione del fair value e abbiamo svolto un ricalcolo indipendente utilizzando i parametri applicabili alla partecipazione.

Infine, abbiamo verificato la completezza e accuratezza dell'informativa riportata nelle note al bilancio consolidato con quanto disposto dai principi contabili internazionali.

Altri aspetti

Il bilancio consolidato del gruppo ENAV per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, il 16 aprile 2025, ha espresso un giudizio senza modifica su tale bilancio. La nota illustrativa "Riclassifica dei dati patrimoniali" illustra gli effetti della riesposizione di alcuni dati comparativi relativi all'esercizio precedente, rispetto ai dati precedentemente presentati, a seguito di alcune riclassifiche tra le voci patrimoniali.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati

dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo ENAV SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in

risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;

- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;

- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione

contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di ENAV SpA ci ha conferito in data 10 maggio 2024 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2025 al 31 dicembre 2033.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 815/2019

Gli amministratori di ENAV SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 815/2019 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di

regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - European Single Electronic Format) (il "Regolamento Delegato") al bilancio consolidato al 31 dicembre 2025, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/2010 e ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998

Gli amministratori di ENAV SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del gruppo ENAV al 31 dicembre 2025, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998, con il bilancio consolidato;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo ENAV al 31 dicembre 2025.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'articolo 8 del Regolamento (UE) 852/2020 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'articolo 14-bis del DLgs 39/2010.

Roma, 14 aprile 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

Luca Bonvino

(Revisore legale)



PROSPETTI di ENAV p.272

NOTE ILLUSTRATIVE di ENAV p.280

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO sul Bilancio di Esercizio p.338

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE sul Bilancio di Esercizio p.340

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE sul Bilancio di Esercizio p.358



03

BILANCIO DI ESERCIZIO DI ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2025

Bilancio di Esercizio di ENAV al 31 dicembre 2025

PROSPETTI DI ENAV S.p.A. **272**
Prospetto della Situazione Patrimoniale - Finanziaria 272
Prospetto del Conto Economico 274
Prospetto delle altre componenti di Conto Economico Complessivo 275
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto 276
Rendiconto Finanziario 278

NOTE ILLUSTRATIVE DI ENAV S.p.A. **280**
Informazioni generali 280
Forma e contenuto del Bilancio 280
Principi contabili e criteri di valutazione 281
Uso di stime 292
Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche adottate dalla Società 294
Note alla Situazione Patrimoniale - Finanziaria 297
Note al Conto Economico 314
Altre informazioni 323

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto sul Bilancio di Esercizio **338**

Relazione del Collegio Sindacale **340**

Relazione della Società di Revisione sul Bilancio di Esercizio **358**

Prospetti di ENAV S.p.A.

Prospetto della Situazione Patrimoniale – Finanziaria

(valori in euro)

	Note	al 31.12.2025	di cui con parti correlate (Nota 31)	al 31.12.2024	di cui con parti correlate (Nota 31)
ATTIVITÀ					
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività Materiali	6	806.200.048	0	819.503.359	0
Attività Immateriali	7	82.853.767	0	82.517.097	0
Partecipazioni	8	193.239.406	0	188.120.531	0
Attività finanziarie non correnti	9	3.610.273	3.610.273	7.183.379	7.183.379
Attività per imposte anticipate	10	9.950.752	0	12.194.598	0
Crediti da attività regolamentata	11	195.098.530	0	385.454.419	0
Totale Attività non correnti		**1.290.952.776**		**1.494.973.383**	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze	12	59.803.154	0	60.248.968	0
Crediti commerciali correnti	13	218.214.885	53.964.576	200.051.749	53.292.853
Crediti da attività regolamentata	11	220.445.833	0	223.541.140	0
Crediti verso imprese del Gruppo	14	36.660.260	36.660.260	39.556.280	39.556.280
Attività finanziarie correnti	9	0	0	1.824.000	1.824.000
Crediti per imposte sul reddito	15	16.229.254	0	0	0
Altre attività correnti	16	23.743.584	0	16.059.250	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	17	429.138.502	0	346.661.052	0
Totale Attività correnti		**1.004.235.472**		**887.942.439**	
Attività destinate alla dismissione	8	127.291		127.291	
TOTALE ATTIVITÀ		**2.295.315.539**		**2.383.043.113**	

Prospetto della Situazione Patrimoniale – Finanziaria

(valori in euro)

	Note	al 31.12.2025	di cui con parti correlate (Nota 31)	al 31.12.2024	di cui con parti correlate (Nota 31)
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ					
PATRIMONIO NETTO					
Capitale sociale	18	541.744.385	0	541.744.385	0
Riserve	18	477.061.342	0	482.565.664	0
Utili/(Perdite) portati a nuovo	18	(171.630)	0	26.440.355	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio	18	82.256.817	0	118.190.918	0
Totale Patrimonio Netto		**1.100.890.914**		**1.168.941.322**	
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi rischi e oneri	19	2.682.175	0	1.534.383	0
Benefici ai dipendenti	20	24.639.064	0	27.309.120	0
Passività finanziarie non correnti	21	190.360.106	653.657	567.190.625	0
Debiti da attività regolamentata	11	9.680.799	0	29.725.136	0
Altre passività non correnti	23	128.634.915	0	136.791.746	0
Totale Passività non correnti		**355.997.059**		**762.551.010**	
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi rischi e oneri	19	2.900.895	0	9.546.285	0
Debiti commerciali correnti	22	126.942.667	44.747.222	112.952.747	11.213.332
Debiti da attività regolamentata	11	32.819.265	0	21.834.717	0
Debiti verso imprese del Gruppo	14	114.643.956	114.643.956	118.096.790	118.096.790
Debiti per imposte sul reddito	15	0	0	228.492	0
Passività finanziarie correnti	21	380.787.630	136.757	21.323.149	93.082
Altre passività correnti	23	180.333.153	69.650.635	167.568.601	61.338.773
Totale Passività correnti		**838.427.566**		**451.550.781**	
Totale Passività		**1.194.424.625**		**1.214.101.791**	
Totale Patrimonio Netto e Passività		**2.295.315.539**		**2.383.043.113**	

Prospetto del Conto Economico

(valori in euro)

	Note	2025	di cui con parti correlate (Nota 31)	2024	di cui con parti correlate (Nota 31)
RICAVI					
Ricavi da attività operativa	24	1.135.804.926	89.961.779	1.020.638.344	94.914.666
Balance	24	(190.401.166)	0	(55.656.970)	0
Totale ricavi da contratti con i clienti		*945.403.760*		*964.981.374*	
Altri ricavi operativi	25	58.318.960	44.468.693	56.338.787	43.949.543
Totale ricavi		**1.003.722.720**		**1.021.320.161**	
COSTI					
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	26	(4.340.081)	(1.224.587)	(5.574.794)	(1.226.805)
Costi per servizi	26	(211.268.813)	(92.529.273)	(202.049.833)	(85.015.902)
Costo del personale	27	(547.921.919)	(1.719.466)	(515.334.292)	(1.672.016)
Costi per godimento beni di terzi	26	(1.053.338)	(60.379)	(963.776)	(62.008)
Altri costi operativi	26	(3.827.482)	0	(3.172.742)	0
Costi per lavori interni capitalizzati	28	13.631.665	0	12.171.858	0
Totale costi		**(754.779.968)**		**(714.923.579)**	
Ammortamenti	6 e 7	(122.386.591)	0	(128.068.478)	0
(Svalutazioni)/Ripristini per riduzione di valore di crediti	13	(1.901.330)	0	(1.652.188)	0
Accantonamenti	19	(196.293)	0	(1.584.734)	0
Risultato Operativo		**124.458.538**		**175.091.182**	
PROVENTI E ONERI FINANZIARI					
Proventi finanziari	29	15.306.251	187.014	16.922.743	128.108
Oneri finanziari	29	(21.636.203)	0	(25.142.331)	0
Utile (perdita) su cambi	29	(833.568)	0	276.879	0
Totale proventi e oneri finanziari		**(7.163.520)**		**(7.942.709)**	
Risultato prima delle imposte		**117.295.018**		**167.148.473**	
Imposte dell'esercizio	30	(35.038.201)	0	(48.957.555)	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio		**82.256.817**		**118.190.918**	

Prospetto delle altre componenti di Conto Economico Complessivo

(valori in euro)

	Note	2025	2024
Utile/(Perdita) dell'esercizio	**18**	**82.256.817**	**118.190.918**
Componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio:			
- utili/(perdite) attuariali su benefici ai dipendenti	18 e 20	488.732	380.569
- effetto fiscale degli utili/(perdite) attuariali su benefici ai dipendenti	10 e 18	0	43.048
Totale componenti di conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nell'utile/(perdita) di esercizio		**488.732**	**423.617**
Totale Utile / (Perdita) di Conto Economico complessivo		**82.745.549**	**118.614.535**

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

CAPITALE SOCIALE E RISERVE DEL GRUPPO

(valori in euro)

	Note	Capitale sociale	Riserva legale	Riserve FTA	Riserve diverse
Patrimonio Netto al 31 dicembre 2023	**18**	**541.744.385**	**47.270.441**	**(3.044.940)**	**435.151.674**
Destinazione del risultato di esercizio precedente		0	5.359.874	**0**	0
Erogazione dividendo		0	0	**0**	0
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie		0	0	**0**	1.071.928
Piano di incentivazione a lungo termine		0	0	**0**	(54.356)
Utile/(perdita) complessiva rilevata, di cui:					
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio netto		0	0	**0**	0
- utile/(perdita) dell'esercizio		0	0	**0**	0
Patrimonio Netto al 31 dicembre 2024	**18**	**541.744.385**	**52.630.315**	**(3.044.940)**	**436.169.246**
Destinazione del risultato di esercizio precedente		0	5.909.546	**0**	0
Erogazione dividendo		0	0	**0**	(7.448.000)
(Acquisto)/assegnazione azioni proprie		0	0	**0**	(4.983.448)
Piano di incentivazione a lungo termine		0	0	**0**	528.848
Utile/(perdita) complessiva rilevata, di cui:					
- utile/(perdita) rilevata direttamente a Patrimonio netto		0	0	**0**	0
- utile/(perdita) dell'esercizio		0	0	**0**	0
Patrimonio Netto al 31 dicembre 2025	**18**	**541.744.385**	**58.539.861**	**(3.044.940)**	**424.266.646**

Riserva per utili/ (perdite) attuar. per benefici ai dip.ti	Riserva Cash Flow Hedge	Totale riserve	Utili/ (perdite) portati a nuovo	Utile/ (perdita) dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto
(5.569.746)	**1.957.172**	**475.764.601**	**49.121.391**	**107.197.485**	**1.173.827.862**
0	0	5.359.874	101.837.611	(107.197.485)	0
0	0	0	(124.455.480)	0	(124.455.480)
0	0	1.071.928	0	0	1.071.928
0	0	(54.356)	(63.167)	0	(117.523)
423.617	0	423.617	0	0	423.617
0	0	0	0	118.190.918	118.190.918
(5.146.129)	**1.957.172**	**482.565.664**	**26.440.355**	**118.190.918**	**1.168.941.322**
0	0	5.909.546	112.281.372	(118.190.918)	0
0	0	(7.448.000)	(138.720.000)	0	(146.168.000)
0	0	(4.983.448)	0	0	(4.983.448)
0	0	528.848	(173.357)	0	355.491
488.732	0	488.732	0	0	488.732
0	0	0	0	82.256.817	82.256.817
(4.657.397)	**1.957.172**	**477.061.342**	**(171.630)**	**82.256.817**	**1.100.890.914**

Rendiconto Finanziario

(valori in migliaia di euro)

	Note	2025	di cui con parti correlate	2024	di cui con parti correlate
DISPONIBILITÀ LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO (A)	**17**	**346.661**	**0**	**207.958**	**0**
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di esercizio					
Risultato di esercizio prima delle imposte		117.295	0	167.149	0
Ammortamenti	6 e 7	122.387	0	128.068	0
Interest cost	20	855	0	917	0
Effetto cambio	29	466	0	0	0
Minusvalenze da realizzo attività materiali e svalutazioni di attività materiali e immateriali	6 e 7	1	0	12	0
Accantonamento per piani di stock grant	27	1.890	0	954	0
Accantonamenti/assorbimenti fondi per rischi ed oneri	19	196	0	1.585	0
Decremento/(Incremento) Rimanenze	12	1.025	0	1.915	0
Decremento/(Incremento) Crediti commerciali correnti	13	(18.163)	672	(8.779)	(4.619)
Decremento/(Incremento) Crediti e debiti vesro imprese del Gruppo	14	(557)	(557)	1.330	1.330
Decremento/(Incremento) Crediti/Debiti da attività regolamentata correnti e non correnti	11	184.390	0	47.592	0
Decremento/(Incremento) Crediti e debiti per imposte sul reddito	15	(49.251)	0	(54.828)	0
Variazione delle Altre attività e passività correnti	16 e 23	(615)	7.484	22.981	13.525
Variazione delle Altre attività e passività non correnti	23	(8.157)	0	(3.512)	0
Variazione netta della passività per benefici ai dipendenti	20	(3.036)	0	(2.584)	0
Incremento/(Decremento) Debiti commerciali correnti e non correnti	22	(17.889)	28.739	(23.473)	1.012
TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ D'ESERCIZIO (B)		**330.837**		**279.327**	
di cui Imposte pagate		(47.526)		(56.707)	
di cui Interessi pagati		(18.900)		(23.136)	

Continua

Segue

(valori in migliaia di euro)

	Note	2025	di cui con parti correlate	2024	di cui con parti correlate
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di investimento					
Investimenti in attività materiali	6	(85.021)	0	(104.046)	0
Investimenti in attività immateriali	7	(23.827)	0	(12.006)	0
Incremento/(Decremento) debiti commerciali per investimenti	22	31.879	4.795	37.295	2.066
TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO - (C)		**(76.969)**		**(78.757)**	
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) dalle attività di finanziamento					
Erogazioni di finanziamenti a medio lungo termine	21	0	0	80.000	0
(Rimborsi) di finanziamenti a medio lungo termine	21	(19.011)	0	(18.879)	0
Acquisto azioni proprie	18	(6.519)	0	0	0
Variazione netta delle passività finanziarie	21	494	697	1.835	(118)
(Incremento)/Decremento delle attività finanziarie correnti e non	9	(187)	(187)	(368)	(368)
Distribuzione di dividendi	18	(146.168)	(77.878)	(124.455)	(66.310)
TOTALE FLUSSO DI CASSA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (D)		**(171.391)**		**(61.867)**	
Flusso di cassa complessivo (E = B+C+D)		**82.477**		**138.703**	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE ED EQUIVALENTI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (G = A+E+F)	**17**	**429.138**		**346.661**	

Note illustrative di ENAV S.p.A.

1. Informazioni Generali

ENAV S.p.A., società per azioni quotata sul Mercato Telematico Azionario nasce nel 2001 dalla trasformazione disposta con Legge n. 665/1996 dell'Ente Pubblico Economico denominato Ente Nazionale di Assistenza al Volo che, a sua volta, deriva dall'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (A.A.A.V.T.A.G.).
Dal 26 luglio 2016, le azioni di ENAV sono quotate sul Mercato Telematico Azionario EXM – Euronext Milan organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. e, al 31 dicembre 2025, il capitale della Società risulta detenuto per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), per il 46,46% da azionariato istituzionale ed individuale e per lo 0,26% dalla stessa ENAV sotto forma di azioni proprie.
ENAV eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo da 45 Torri di controllo e quattro Centri di controllo d'area (ACC) sul territorio nazionale 24 ore su 24 e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo ed il potenziamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. Tali infrastrutture necessitano di manutenzione continua e di sviluppo costante per garantire sicurezza, puntualità e continuità operativa. Ciò peraltro è indicato chiaramente dalla normativa comunitaria del Cielo Unico Europeo che, da un lato definisce l'assetto del sistema di gestione del traffico aereo e dall'altro stabilisce i target tecnologici, qualitativi, economici ed ambientali a cui tutti i service provider devono attenersi.
La Società ha sede legale in Roma, via Salaria n. 716, altre sedi secondarie e presidi operativi su tutto il territorio nazionale.
ENAV detiene significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza al principio IFRS 10 redige il Bilancio Consolidato, pubblicato unitamente al presente Bilancio di Esercizio.
Il Bilancio di Esercizio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 23 marzo 2026 che ne ha approvato la diffusione. Il presente bilancio è assoggettato a revisione legale da parte della società PwC S.p.A. ai sensi degli art. 14 e 16 del D.Lgs 39/2010 in virtù dell'incarico di revisione per il novennio 2025-2033 conferito dall'Assemblea del 10 maggio 2024.

2. Forma e contenuto del Bilancio

Il Bilancio di Esercizio di ENAV al 31 dicembre 2025 è stato redatto in conformità ai principi contabili internazionali International Accounting Standards (IAS) ed International Financial Reporting Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB) ed alle relative interpretazioni (IFRIC e SIC), adottati dall'Unione Europea con il Regolamento Europeo n. 1606/2002 nonché ai sensi del D.Lgs n. 38 del 28 febbraio 2005 che ha disciplinato l'applicazione degli IFRS nell'ambito del corpo legislativo italiano.
Per IFRS si intendono tutti gli International Financial Reporting Standards, tutti gli International Accounting Standards (IAS), tutte le interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee (SIC) adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti Europei pubblicati sino al 23 marzo 2026, data in cui il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato il Bilancio di Esercizio.
I principi contabili nel seguito descritti riflettono la piena operatività di ENAV nel prevedibile futuro essendo applicati nel presupposto della continuità aziendale e sono conformi a quelli applicati nella redazione del bilancio separato del precedente esercizio.
Il Bilancio di Esercizio è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società. Tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse sono espressi in migliaia di euro, salvo dove diversamente indicato.
Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 Presentazione del bilancio e in conformità a quanto previsto dalla Delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006 in merito all'evidenza dell'ammontare delle posizioni o transazioni con parti correlate negli

schemi di bilancio e, ove esistenti, alla rappresentazione nel prospetto di conto economico dei proventi e oneri derivanti da operazioni significative non ricorrenti ovvero da fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività. Nel corso dell'esercizio 2025 non sono state effettuate operazioni atipiche e rilevanti tali da richiederne la separata esposizione. Gli schemi di bilancio utilizzati sono i seguenti:

- **prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria** predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio corrente e non corrente, con specifica separazione, qualora presenti, delle attività classificate come possedute per la vendita e delle passività incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita o per la distribuzione ai soci. Le attività correnti, che includono le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti, sono quelle destinate a essere realizzate, cedute o consumate nel normale ciclo operativo della società o nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio. Le passività correnti sono quelle per le quali è prevista l'estinzione nel normale ciclo operativo della società o nei 12 mesi successivi alla chiusura dell'esercizio;
- **prospetto di Conto Economico** predisposto classificando i costi operativi per natura;
- **prospetto delle altre componenti di Conto Economico Complessivo** che comprende, oltre al risultato di esercizio risultante dal conto economico, le altre variazioni delle voci del Patrimonio Netto distinte nelle componenti che saranno successivamente riclassificate a conto economico da quelle che invece non lo saranno;
- **prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto**;
- **Rendiconto Finanziario** predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto e mediante la presentazione dei flussi finanziari netti generati dall'attività di esercizio, di investimento e di finanziamento.

La Società ha inoltre applicato la definizione di rilevanza introdotta con le modifiche allo IAS 1 e allo IAS 8 in cui si afferma che un'informazione è rilevante se è ragionevole presumere che la sua omissione, errata indicazione od occultamento potrebbe influenzare le decisioni che gli utilizzatori principali dei bilanci redatti per scopi di carattere generale prendono sulla base di tali bilanci, che forniscono informazioni finanziarie circa la specifica entità che redige il bilancio. La rilevanza dipende dalla natura o dall'entità dell'informazione, o da entrambe. La Società valuta se l'informazione, singolarmente o in combinazione con altre informazioni, è rilevante nel contesto del bilancio, considerato nel suo insieme.
Il Bilancio di Esercizio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico con l'eccezione delle voci di bilancio in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.
Ciascuna voce dei prospetti contabili è posta a confronto con il corrispondente valore del precedente esercizio.

3. Principi contabili e criteri di valutazione

Nel seguito sono riportati i principi contabili ed i criteri di valutazione applicati per la redazione del Bilancio di Esercizio.

Attività materiali

Le Attività materiali sono iscritte al costo, al netto degli ammortamenti e delle eventuali perdite di valore. Il costo include gli oneri accessori direttamente imputabili e necessari alla messa in funzione del bene per l'uso per cui è stato acquisito. In occasione di revisioni o manutenzioni importanti, il costo è incluso nel valore contabile dell'impianto o del macchinario, laddove sia soddisfatto il criterio per la rilevazione. Tutti gli altri costi di riparazione e manutenzione sono rilevati nel conto economico quando sostenuti. In ogni caso i costi sostenuti successivamente all'acquisto sono rilevati ad incremento del valore contabile dell'elemento cui si riferiscono, qualora sia probabile che i futuri benefici associati al costo affluiscano alla Società ed il costo dell'elemento possa essere determinato attendibilmente.
L'ammortamento è calcolato in quote costanti, dal momento in cui il cespite è disponibile e pronto all'uso, in funzione della vita utile stimata oggetto di riesame con periodicità annuale. Eventuali cambiamenti di vita utile, se necessari, saranno apportati con applicazione prospettica. L'ammortamento tiene conto dell'eventuale valore residuo dei cespiti. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi separatamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del *component approach*.

La vita utile stimata delle principali classi di attività materiali è la seguente:

Tipologia	Descrizione	Vita utile (anni)
Fabbricati	Fabbricati	25
	Manutenzione straordinaria fabbricati	25
	Costruzioni leggere	10
Impianti e macchinari	Impianti radiofonici	10
	Impianti di registrazione	7
	Impianti di sincronizzazione e centri di controllo	10
	Centrali manuali ed elettromeccaniche	7
	Centrali ed impianti elettrici	10
	Ponti radio, apparecchiature A.F. e amplificazione	10
	Impianti di alimentazione	11
Attrezzature industriali e commerciali	Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	10
	Attrezzatura varia e minuta	7
Altri beni	Macchine elettroniche e sistemi telefonici	7
	Mobili e macchine ordinarie di ufficio	10
	Apparecchiature per elab.ne dati compresi i computer	5
	Autovetture, motocicli e simili	4
	Velivoli aziendali	15
	Equipaggiamento dei velivoli e sistemi di radiomisure	10

Il valore contabile delle attività materiali è sottoposto a verifica, per rilevarne eventuali perdite di valore, qualora eventi o cambiamenti di situazione indichino che il valore di carico non possa essere recuperato. Se esiste un'indicazione di questo tipo e, nel caso in cui il valore di carico ecceda il valore recuperabile, le attività sono svalutate ed iscritte al loro valore recuperabile. Il valore recuperabile delle attività materiali è rappresentato dal maggiore tra il *fair value* al netto dei costi di vendita e il valore d'uso.
Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione all'unità generatrice di flussi finanziari cui tale attività appartiene. Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico nella voce svalutazioni e perdite di valore. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e se fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.
Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione e il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione. La valutazione viene effettuata considerando i principi definiti nell'IFRS 15.
Tra le attività materiali sono altresì iscritti i diritti d'uso ("right of use"), in conformità al principio IFRS 16, connessi a contratti di lease pluriennale, qualora ricorra la condizione del controllo esclusivo del bene oggetto di lease e la fruizione sostanziale di tutti i benefici economici derivanti dall'attività lungo il periodo di utilizzo.
Il right of use viene iscritto ad un valore equivalente alla somma del valore attuale dei flussi di cassa in uscita, previsti contrattualmente, utilizzando quale fattore di attualizzazione il tasso previsto nell'accordo o il tasso di finanziamento marginale.
Il right of use viene ammortizzato tenendo in considerazione il periodo non cancellabile dell'accordo che normalmente coincide con la durata dello stesso.
Con riferimento ai contratti di noleggio pluriennale di autovetture, si procede con la separazione del contratto tra la componente lease, ovvero il corrispettivo di noleggio, e non lease, relativa ai servizi di manutenzione. La componente lease è inclusa nell'ambito del right of use mentre la componente non lease viene imputata a conto economico.

Attività immateriali

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e prive di consistenza fisica, controllabili e atte a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto o di produzione, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione necessari a rendere le attività disponibili per l'uso, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Le attività immateriali prodotte internamente non sono capitalizzate e si rilevano nel conto economico dell'esercizio in cui sono state sostenute.
L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa.
La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.
Le attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate a quote costanti lungo la loro vita utile stimata e sottoposte a test di recuperabilità (impairment test) qualora vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore. La vita utile residua viene riesaminata alla fine di ciascun esercizio o più frequentemente se necessario. Le variazioni della vita utile attesa o delle modalità con cui i futuri benefici economici legati all'attività immateriale sono conseguiti dalla Società vengono rilevate modificando il periodo e/o il metodo di ammortamento e trattate come modifiche delle stime contabili.
Gli utili o le perdite derivanti dall'alienazione di un bene immateriale sono misurati come la differenza fra il ricavo netto di vendita e il valore contabile del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione. La valutazione viene effettuata considerando i principi definiti nell'IFRS 15.
Le attività immateriali con vita utile indefinita non sono assoggettate ad ammortamento sistematico bensì ad una valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (impairment test). L'eventuale cambiamento da vita utile indefinita a vita utile definita viene applicato su base prospettica.
Nel Bilancio di Esercizio della Società non sono iscritte attività immateriali a vita utile indefinita.
In particolare, sono identificabili quali attività immateriali, i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno rappresentate da licenze e software ed altre attività immateriali con una vita utile stimata di tre anni.

Rimanenze

Le rimanenze, rappresentate essenzialmente da parti di ricambio relative agli impianti ed apparecchiature per il controllo del traffico aereo, sono iscritte al minore tra il costo ed il valore netto di realizzo. Il costo è determinato in base alla formula del costo medio ponderato, che include gli oneri accessori di competenza. Tali rimanenze, se non più utilizzabili in quanto obsolete, vengono svalutate tramite stanziamento nell'apposito fondo svalutazione magazzino a rettifica diretta del valore dell'attivo.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato in presenza di eventuali perdite di valore che sono imputate a conto economico. Qualora vengano meno le cause che hanno determinato la svalutazione, si procederà al ripristino del valore fino alla concorrenza della svalutazione operata. Tale ripristino di valore viene iscritto a conto economico.
Per società controllate si intendono tutte le società in cui ENAV ha il potere di determinare, direttamente o indirettamente, le politiche finanziarie e operative (attività rilevanti) al fine di ottenere i benefici derivanti dalla loro attività (rendimenti variabili) avendo la capacità di esercitare il proprio potere sulla stesse per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.
Le partecipazioni in altre imprese sono valutate al costo rettificato per perdite di valore in quanto il relativo *fair value* non è determinabile in modo attendibile.

Attività finanziarie

Al momento della rilevazione iniziale, le attività finanziarie sono classificate in base alle successive modalità di misurazione, cioè: al costo ammortizzato, al *fair value* con imputazione nel conto economico complessivo (OCI) e al *fair value* con imputazione nel conto economico. La classificazione delle attività finanziarie al momento della rilevazione iniziale dipende dalle caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie e dal modello di business che la Società adotta per la loro gestione. Ad eccezione dei crediti commerciali che non contengono una componente di finanziamento significativa, la Società inizialmente valuta un'attività finanziaria al suo *fair value* incrementato dai costi di transazione, nel caso di un'attività finanziaria non al *fair value* rilevata nel conto economico. I crediti commerciali che non contengono una componente di finanziamento significativa o per i quali la Società ha applicato l'espediente pratico sono valutati al prezzo dell'operazione determinato secondo l'IFRS 15.
Affinché un'attività finanziaria possa essere classificata e valutata al costo ammortizzato o al *fair value* rilevato in OCI, deve generare flussi finanziari che dipendono solamente dal capitale e dagli interessi sull'importo del capitale da restituire (cosiddetto *Solely Payments of Principal and Interest* - SPPI). Questa valutazione è indicata come test SPPI e viene eseguita a livello di strumento.
Il modello di business della Società per la gestione delle attività finanziarie riguarda il modo in cui vengono gestite le attività finanziarie al fine di generare flussi finanziari. Il modello aziendale determina se i flussi finanziari deriveranno dalla raccolta di flussi finanziari contrattuali, dalla vendita delle attività finanziarie o da entrambi. ENAV detiene le proprie attività finanziarie fino a scadenza.
Ai fini della valutazione successiva, le attività finanziarie possono essere classificate in tre categorie in accordo con IFRS 9: i) Attività finanziarie al costo ammortizzato (strumenti di debito); ii) Attività finanziarie al *fair value* rilevato nel conto economico complessivo con riclassifica degli utili e perdite cumulate (strumenti di debito); iii) Attività finanziarie al *fair value* rilevato a conto economico. La Società detiene principalmente attività finanziarie valutate al costo ammortizzato, applicato se i seguenti requisiti sono soddisfatti:

- l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di business il cui obiettivo è il possesso di attività finanziarie finalizzato alla raccolta dei flussi finanziari contrattuali e
- i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date, flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Le attività finanziarie al costo ammortizzato sono successivamente valutate utilizzando il criterio dell'interesse effettivo e sono soggette ad impairment. Gli utili e le perdite vengono rilevate a conto economico quando l'attività è eliminata, modificata o rivalutata. Nell'ambito del bilancio di esercizio rientrano, nella categoria attività finanziarie al costo ammortizzato, le attività finanziare correnti e non correnti, i crediti commerciali correnti e non correnti e le altre attività correnti e non correnti. Con riferimento ai crediti commerciali e le altre attività correnti che non rientrino nei normali termini commerciali e non siano produttivi di interessi, viene applicato un processo di attualizzazione analitico fondato su assunzioni e stime. I crediti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati. I crediti commerciali e gli altri crediti sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza superiore ai dodici mesi rispetto alla data del bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.
Il valore contabile delle attività finanziarie al costo ammortizzato, non valutate al *fair value* con contropartita conto economico, viene ridotto attraverso il nuovo modello di svalutazione dei crediti basato sulla stima delle perdite attese (expected credit losses) introdotto dal principio IFRS 9. Tale modello presuppone una valutazione delle perdite attese fondata sulla stima della probabilità di default, sulla perdita in caso di insolvenza e sull'esposizione finanziaria. Tali elementi valutativi sono misurati mediante l'utilizzo di dati storici, elementi forward-looking ed informazioni reperibili da info providers.
Per talune categorie di attività finanziarie quali, i crediti commerciali e i contract assets, la Società adotta l'approccio semplificato al nuovo modello di impairment. Tale modello semplificato è fondato sulla gestione a portafoglio delle posizioni creditorie e sulla suddivisione dei crediti in specifici cluster che tengano conto della peculiarità del business, dello status operativo del cliente, della fascia di scaduto e dello specifico contesto normativo di riferimento.
Qualora l'entità di una perdita attesa rilevata in passato si riduca e la diminuzione può essere collegata a un evento verificatosi successivamente alla rilevazione della perdita di valore, essa viene riversata a conto economico.
Le attività finanziarie sono rimosse dallo stato patrimoniale quando il diritto di ricevere i flussi di cassa dello strumento si è estinto, ovvero sono stati sostanzialmente trasferiti tutti i rischi e benefici relativi allo strumento stesso.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti includono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine non eccedenti i tre mesi e prontamente convertibili in cassa. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti della situazione patrimoniale finanziaria.

Strumenti finanziari derivati

Un derivato è uno strumento finanziario o un altro contratto che presenta le seguenti caratteristiche:

- il valore cambia in relazione alle variazioni di un parametro definito underlying, quale tasso di interesse, prezzo di un titolo o di una merce, tasso di cambio in valuta estera, indice di prezzi o tassi, rating di un credito o altra variabile;
- l'investimento netto iniziale è pari a zero, o minore di quello che sarebbe richiesto per contratti con una risposta simile ai cambiamenti delle condizioni di mercato;
- verrà regolato ad una data futura.

Gli strumenti finanziari derivati stipulati da ENAV sono rappresentati da contratti a termine in valuta con finalità di copertura del rischio di cambio. All'avvio di un'operazione di copertura, la Società designa e documenta formalmente il rapporto di copertura, cui intende applicare l'hedge accounting, i propri obiettivi nella gestione del rischio e la strategia perseguita, coerentemente con IFRS 9.
La documentazione predisposta, in conformità al principio IFRS 9, include l'identificazione dello strumento di copertura, dell'elemento coperto, della natura del rischio e delle modalità con cui la Società valuta se la relazione di copertura soddisfi i requisiti di efficacia della copertura stessa. La relazione di copertura soddisfa i criteri di ammissibilità per la contabilizzazione delle operazioni di copertura, se sono presenti tutti i seguenti requisiti di efficacia della copertura:

- vi è un rapporto economico tra l'elemento coperto e lo strumento di copertura;
- l'effetto del rischio di credito non prevale sulle variazioni di valore risultanti dal suddetto rapporto economico;
- il rapporto della relazione di copertura è lo stesso di quello risultante dalla quantità dell'elemento coperto che la Società effettivamente copre e dalla quantità dello strumento di copertura che la Società utilizza effettivamente per coprire tale quantità di elemento coperto.

Alla data di stipula del contratto gli strumenti finanziari derivati sono rilevati al *fair value* sia in sede di prima iscrizione che a ciascuna valutazione successiva. I derivati sono contabilizzati come attività finanziarie quando il *fair value* è positivo e come passività finanziarie quando il *fair value* è negativo. Tali strumenti derivati sono classificati come correnti o non correnti in base alla loro data di scadenza e all'intenzione della Società di continuare a detenere o meno tali strumenti fino alla scadenza.
Rispettati i requisiti sopra riportati, con l'intento di coprire la Società dall'esposizione al rischio di variazioni dei flussi di cassa attesi associati ad un'attività, una passività o una transazione altamente probabile, si applica il trattamento contabile del cash flow hedge e pertanto la porzione di utile o perdita sullo strumento coperto, relativa alla parte di copertura efficace, è rilevata nelle altre componenti di conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto definita riserva di cash flow hedge, mentre la parte non efficace è rilevata direttamente nel conto economico dell'esercizio nell'ambito degli altri ricavi e proventi o degli altri costi operativi.
Gli importi riconosciuti nelle altre componenti di conto economico complessivo, sono successivamente riversati nel conto economico nel momento in cui l'operazione oggetto di copertura influenza il conto economico, per esempio se si verifica una vendita o vi è una svalutazione.
Qualora lo strumento di copertura sia ceduto, giunga a scadenza, annullato o esercitato senza sostituzione, o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di riserva di cash flow hedge ad esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante.
Quando una transazione prevista non è più ritenuta probabile, gli utili o perdite rilevati a patrimonio netto sono rilasciati immediatamente a conto economico.
Con riferimento alla determinazione del *fair value*, ENAV opera in conformità ai requisiti definiti dall'IFRS 13 ogni qualvolta tale misurazione sia richiesta dai principi contabili internazionali, quale criterio di rilevazione e/o valutazione ovvero quale informativa integrativa in relazione a specifiche attività e passività. Il *fair value* esprime il prezzo che si percepirebbe per la

vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività nell'ambito di una transazione ordinaria posta in essere tra operatori di mercato, alla data di valutazione (c.d. exit price). Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (bid price) alla data di chiusura dell'esercizio.
Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria.
Le attività e passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:
Livello 1: *fair value* determinato con riferimento a prezzi quotati (non modificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici cui la Società può accedere alla data di valutazione;
Livello 2: *fair value* determinato sulla base di input diversi dai prezzi quotati di cui al livello 1, basandosi su variabili osservabili direttamente o indirettamente su mercati attivi;
Livello 3: *fair value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili non osservabili.

Per le attività e passività misurate al *fair value* su base ricorrente, la Società determina se si sia verificato un trasferimento tra i livelli gerarchici sopra indicati, individuando a ogni chiusura contabile il livello in cui è classificato l'input significativo di più basso livello di gerarchia utilizzato per la valutazione.
Non sono presenti strumenti finanziari contabilizzati al fair value.

Attività non correnti destinate alla dismissione

Le attività non correnti sono classificate come destinate alla dismissione se il relativo valore di iscrizione sarà recuperato principalmente attraverso operazioni di vendita o di liquidazione anziché attraverso l'uso continuativo.
Questa condizione si considera rispettata quando la vendita o la liquidazione è altamente probabile e l'attività non corrente è destinata alla dismissione immediata nelle sue attuali condizioni da completare entro 12 mesi dalla data di classificazione quale attività non corrente destinata alla dismissione.
Le attività non correnti destinate alla vendita o alla liquidazione, sono rilevate nello stato patrimoniale separatamente dalle altre attività.
Immediatamente prima della classificazione come destinate alla vendita o alla liquidazione, le attività sono valutate secondo i principi contabili ad esse applicabili. Successivamente, le attività sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il relativo *fair value*.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie sono classificate, al momento dell'iscrizione iniziale, tra le passività finanziarie al *fair value* rilevato a conto economico, tra i mutui e finanziamenti, tra i derivati designati come strumenti di copertura. Tutte le passività finanziarie sono rilevate inizialmente al *fair value* cui si aggiungono, nel caso di mutui, finanziamenti e debiti, i costi di transazione ad essi direttamente attribuibili. Le passività finanziarie della Società comprendono debiti commerciali e altre passività, mutui e finanziamenti.
La modalità di valutazione successiva delle passività finanziarie dipende dalla loro classificazione. In particolare, le passività finanziarie al *fair value* con variazioni rilevate a conto economico, riguardano le passività detenute per la negoziazione e sono riferite a quelle passività assunte con l'intento di estinguerle o trasferirle nel breve termine.
Le passività finanziarie riferite ai finanziamenti, categoria maggiormente rappresentativa delle passività finanziarie detenute dalla Società, sono valutate con il criterio del costo ammortizzato al tasso di interesse effettivo. Gli utili e le perdite sono contabilizzati nel conto economico quando la passività è estinta ed anche mediante il processo di ammortamento.
Il costo ammortizzato è calcolato rilevando lo sconto o il premio sull'acquisizione e gli onorari o costi che fanno parte integrante del tasso di interesse effettivo. L'ammortamento al tasso di interesse effettivo è compreso tra gli oneri finanziari nel prospetto dell'utile/(perdita).
I debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati tra le passività finanziarie correnti, salvo quelle che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data del bilancio, classificate tra le passività non correnti. Le passività finanziarie sono eliminate quando sono estinte, ovvero quando l'obbligazione specificata nel contratto è adempiuta.
Tra le passività finanziarie, correnti e non correnti, risultano altresì iscritte, a seguito dell'introduzione di IFRS 16, anche le passività finanziarie rappresentative del valore attuale dei canoni da riconoscere contrattualmente al locatore nell'ambito di accordi di lease pluriennali, per i quali ricorrono i presupposti per l'iscrizione del right of use tra le attività materiali.

Benefici ai dipendenti

I benefici ai dipendenti sono tutti i tipi di remunerazione erogata dalla Società in cambio dell'attività lavorativa svolta dai dipendenti.
I benefici a breve termine per i dipendenti sono rappresentati da salari, stipendi, oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data di chiusura del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.
I benefici successivi alla fine del rapporto di lavoro si suddividono in due fattispecie: piani a benefici definiti e piani a contribuzione definita. I piani a benefici definiti sono quei programmi che prevedono che il datore di lavoro si impegni a versare contributi necessari e sufficienti a garantire una prefissata prestazione previdenziale futura al dipendente, con assunzione di un rischio attuariale in capo al datore di lavoro. Poiché nei piani a benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, i relativi effetti economici e patrimoniali sono rilevati in base a calcoli attuariali conformemente al principio IAS 19. I piani a contribuzione definita sono quei programmi che prevedono che il datore di lavoro versi dei contributi prefissati ad un fondo. L'obbligazione del datore di lavoro si estingue quindi con il versamento dei contributi al fondo ed il rischio attuariale ricade sul dipendente. Nei piani a contribuzione definita, gli oneri contributivi sono imputati a conto economico quando essi sono sostenuti in base al relativo valore nominale.
Nei piani a benefici definiti rientra il Trattamento di Fine Rapporto (TFR) dovuto ai dipendenti ai sensi dell'art. 2120 del Codice civile, maturato fino al 31 dicembre 2006 in quanto le quote maturate con decorrenza 1° gennaio 2007, in conformità alla Legge 296 del 27 dicembre 2006, sulla base delle scelte implicite ed esplicite operate dai lavoratori, sono state destinate ai fondi di previdenza complementare oppure al fondo di tesoreria istituito presso l'INPS. La passività è proiettata al futuro con il metodo della proiezione unitaria (Projected Unit Credit Method) per calcolare il probabile ammontare da pagare al momento della risoluzione del rapporto di lavoro, ed è poi attualizzata per tener conto del tempo che trascorrerà prima dell'effettivo pagamento. La valutazione della passività iscritta in bilancio è basata sulle conclusioni raggiunte da attuari esterni a ENAV. Il calcolo tiene conto del TFR maturato per prestazioni di lavoro già effettuate ed è basato su ipotesi attuariali che riguardano principalmente: le basi demografiche (quali la rotazione e la mortalità dei dipendenti) e finanziarie (quali il tasso di inflazione ed il tasso di attualizzazione con una scadenza coerente con quella attesa dell'obbligazione). Il valore della passività iscritta in bilancio risulta, pertanto, allineata a quella risultante dalla valutazione attuariale e gli utili e le perdite attuariali emergenti dal calcolo vengono imputati direttamente a patrimonio netto nel prospetto afferente le altre componenti di Conto Economico complessivo, nel periodo in cui emergono, tenuto conto, laddove presente, del relativo effetto fiscale differito.
I benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro sono rilevati come passività quando la Società decide di concludere il rapporto di lavoro con un dipendente o un gruppo di dipendenti prima della normale data di pensionamento, ovvero nei casi in cui il dipendente o un gruppo di dipendenti decida di accettare un'offerta di benefici in cambio della cessazione del rapporto di lavoro. I benefici dovuti per la cessazione del rapporto di lavoro sono rilevati immediatamente nel costo del lavoro.

Piano di incentivazione azionaria a lungo termine

Il piano di incentivazione azionaria a lungo termine rappresenta, in conformità all'IFRS 2, una componente retributiva dei beneficiari che avviene mediante la corresponsione di strumenti rappresentativi di capitale (c.d. equity-settled share-based payment transaction). Per tale piano il costo è rappresentato dal *fair value* degli strumenti attribuiti e alla previsione del numero di azioni che saranno effettivamente assegnate, *fair value* determinato alla data di attribuzione (grant date), ed è rilevato tra il costo del personale e costi per servizi linearmente lungo il vesting period, ossia il periodo intercorrente tra la data dell'attribuzione e la data di assegnazione, con contropartita una riserva di Patrimonio Netto denominata Riserva stock grant.
Il *fair value* delle azioni sottostanti il piano di incentivazione è determinato alla grant date tenendo conto delle previsioni in merito al raggiungimento dei parametri di performance associati a condizioni di mercato e non è oggetto di rettifica negli esercizi successivi. Quando l'ottenimento del beneficio è connesso anche a condizioni diverse da quelle di mercato, la stima relativa a tali condizioni è riflessa adeguando lungo il vesting period, il numero di azioni che si prevede saranno effettivamente assegnate. La variazione di stima sarà eventualmente iscritta a rettifica della voce Riserva stock grant con contropartita costo del personale e costi per servizi.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite ed oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali, tuttavia, sono indeterminati l'ammontare o la data di accadimento. L'iscrizione viene effettuata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) risultante da un evento passato, quando è probabile un'uscita di risorse per far fronte a tale obbligazione e quando è possibile effettuare una stima affidabile del suo ammontare.
Quando l'effetto finanziario associato al tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto al lordo delle imposte che riflette, ove adeguato, la valutazione corrente del mercato del costo del denaro in relazione al tempo e, se applicabile, ai rischi specifici attribuibili all'obbligazione. Quando l'accantonamento a fondo rischi e oneri viene attualizzato, l'adeguamento periodico del valore attuale associato al fattore temporale viene riflesso nel conto economico come onere finanziario. Laddove si supponga che tutte le spese, o una parte di esse, richieste per estinguere un'obbligazione vengano rimborsate da terzi, tale indennizzo, se virtualmente certo, è rilevato come attività distinta.
Le variazioni di stima degli accantonamenti ai fondi sono riflesse nel conto economico dell'esercizio in cui avviene la variazione e portate ad incremento delle passività. Le variazioni di stima in diminuzione sono rilevate in contropartita della passività fino a concorrenza del suo valore contabile e, per la parte eccedente, a conto economico nella stessa voce a cui fanno riferimento.
Gli importi iscritti nei fondi rischi e oneri sono distinti tra quota corrente e non corrente sulla base della previsione di pagamento/estinzione delle passività.
I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile, sono riportati come informativa e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

I ricavi sono iscritti al corrispettivo ricevuto o ricevibile al netto di sconti ed abbuoni e sono rilevati quando l'entità soddisfa una obbligazione di fare trasferendo un bene o un servizio a un cliente, in conformità a quanto previsto dal principio IFRS15. Il trasferimento avviene quando il cliente ottiene il controllo del bene o servizio e cioè quando ha la capacità di indirizzarne l'uso ed ottenerne sostanzialmente tutti i benefici. Il controllo può essere trasferito in un certo momento (at point in time) oppure nel corso del tempo (over time) mediante opportune tecniche di misurazione degli avanzamenti (metodi output e/o input).
Nell'ambito del transaction price vengono altresì fattorizzati (in base al metodo del valore atteso e/o dell'importo più probabile), anche elementi variabili del corrispettivo qualora sia altamente probabile che non vi sarà un significativo reversal in futuro. Le transazioni sono altresì rettificate per tenere in considerazione il valore temporale del denaro.
I ricavi da contratti con i clienti sono di seguito riepilogati rispetto alla relativa disaggregazione per natura:

- *mercato regolamentato:* due distinte obbligazioni di fare adempiute over time nell'ambito degli stream di rotta e di terminale. Gli avanzamenti sono misurati con il metodo dell'output in base alle unità di servizio assistite erogate nei servizi di rotta e di terminale ed il balance è iscritto in bilancio nel momento in cui ENAV ha soddisfatto la performance obbligation dei servizi di rotta e di terminale.
- *mercato non regolamentato*: i ricavi sono disaggregati per tipologia di transazione, quali radiomisure, consulenza aeronautica, servizi tecnici e di ingegneria, formazione ed altri ricavi. I servizi rilevati con modalità over time sono circoscritti, prevalentemente, ai servizi erogati in ambito consulenza aeronautica.

Balance – Ricavi da contratti con i clienti

ENAV S.p.A. è il solo provider nello Stato italiano che eroga i servizi di gestione e controllo del traffico aereo e gli altri servizi essenziali per la navigazione aerea, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza. Tale attività è regolata a livello europeo tramite la presentazione ed approvazione, attraverso l'Ente regolatore (ENAC), del Piano di Performance in cui vengono definiti diversi obiettivi, tra cui i livelli di costo e di traffico necessari per la determinazione delle tariffe per i cinque anni di durata del piano, fissati ex ante all'inizio di ogni piano e riflessi nella tariffa, dovuta dalle compagnie aeree, e pubblicata ad inizio di ogni anno da Eurocontrol.
Con la Decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 della Commissione Europea, il regolatore comunitario ha stabilito i

target di efficienza economica e capacità operativa a livello dell'Unione per il periodo di riferimento 2025-2029 (RP4), ai quali tutti gli Stati europei ed i relativi fornitori dei servizi della navigazione aerea devono attenersi e con la decisione di esecuzione (UE) n. 2025/1058 del 19 maggio 2025, la Commissione europea ha stabilito che gli obiettivi prestazionali di tutte le aree di performance incluse nel piano di performance presentato dall'Italia sono conformi ai target prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento (2025-2029).
Con tale Piano di Performance, a livello nazionale sono state apportate alcune modifiche alle zone di tariffazione di terminale prevedendo, in particolare, la definizione a decorrere dal 2025 di due nuove zone di tariffazione assoggettate alla regolamentazione comunitaria in ambito tariffe e performance, così composte:

- le precedenti due zone, in vigore fino al 2024, dal 2025 sono state accorpate in un'unica zona di tariffazione, la nuova zona 1;
- la precedente zona 3, in vigore fino al 2024, dal 2025 è diventata la nuova zona 2. Tale zona fino al 2024 è stata assoggettata allo schema normativo nazionale con la rilevazione di un balance definito secondo una logica di *cost-recovery*.

Gli obiettivi di efficienza declinati nel Piano di performance hanno introdotto elementi di rischio a carico dei *provider*, e quindi di ENAV, sia sul traffico che sui costi. In particolare, il meccanismo del rischio traffico prevede la condivisione del rischio sul traffico tra provider ed utenti dello spazio aereo, per cui le variazioni, positive e negative, comprese fino al 2% del traffico di consuntivo, rispetto al pianificato, sono a totale carico dei *provider*, mentre le variazioni ricomprese tra il 2% e il 10% sono ripartite nella misura del 70% a carico delle compagnie aeree e del 30% a carico dei *provider*. Per le variazioni superiori al 10% si applica la metodologia del *cost recovery*. L'eventuale scostamento positivo o negativo con riferimento al rischio traffico genera nell'esercizio in cui emerge, secondo le regole precedentemente descritte, l'adeguamento dei ricavi di rotta e di terminale utilizzando la voce *Balance dell'anno*. Tali balance vengono poi recuperati/restituiti attraverso la tariffa nei due anni successivi e imputati a conto economico con segno inverso, rispetto all'iscrizione iniziale, nella voce *utilizzo balance n-2*.
Relativamente al rischio costi, le variazioni tra quanto pianificato e quanto consuntivato a fine anno, sia in positivo che in negativo, restano a carico dei bilanci dei *provider*. Tale regolamentazione comunitaria si applica interamente ai servizi *core business* sia di rotta che di terminale.
La regolamentazione comunitaria prevede inoltre bonus e penalties legate alla prestazione dei servizi che vengono misurate a consuntivo rispetto al dato pianificato nel Piano di Performance ed iscritti nell'esercizio di riferimento nella voce *Balance dell'anno*, e seguono lo stesso iter di restituzione/recupero dalle compagnie aeree del balance per rischio traffico.
Nel periodo 2020-2021 a seguito della pandemia da COVID-19 e dei connessi riflessi nel settore del trasporto aereo, la Commissione Europea ha adottato mediante il Regolamento UE 2020/1627 del 3 novembre 2020, alcune misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (anni 2020 – 2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione nel Cielo Unico Europeo, introducendo alcune norme che hanno derogato in parte il Regolamento UE 2019/317 riferito a tale periodo. Successivamente la Commissione Europea ha emesso la Decisione 2021/891 in cui ha fissato gli obiettivi prestazionali per il terzo periodo regolatorio e identificato come parametro di riferimento l'indicatore di performance *Determined Unit Cost* (DUC) definito come rapporto fra costi determinati e il traffico espresso in termini di unità di servizio. I balance riferiti alla perdita di traffico nel biennio 2020-2021, vengono ripartiti in via eccezionale su un periodo di cinque anni estendibile a sette anni, con decorrenza dal 2023.
Le componenti di credito e debito per balance, sia di natura corrente che non corrente, risultano classificate nell'ambito della voce crediti da attività regolamentata correnti e non correnti e nei debiti da attività regolamentata correnti e non correnti.
La voce Balance dell'anno, sia con riferimento ai servizi di terminale che ai servizi di rotta, è iscritta in bilancio nel momento in cui ENAV ha soddisfatto la performance obbligation pattuita con il cliente ed ha quindi maturato un diritto incondizionato a ricevere il corrispettivo (e quindi il credito se positivo), o un obbligo a retrocedere una parte del corrispettivo (e quindi il relativo debito se negativo) la cui unica variabile è dettata dal trascorrere del tempo, così come stabilito dagli specifici meccanismi in ambito tariffario.
La voce *Balance dell'anno* sarà imputata in tariffa non prima di due esercizi successivi mentre, nell'esercizio in chiusura, viene riversato a conto economico il credito/debito per attività regolamentata rilevati attraverso la voce *Utilizzo Balance* ed incluso nella tariffa dell'anno.
Tenuto conto che il recupero dei balance attivi e passivi è differito nel tempo ed avviene sulla base dei piani di recupero definiti in ambito tariffario, in accordo con il principio IFRS 15, la società procede alla misurazione di detti ricavi tenendo conto dell'effetto finanziario, con rilevazione iniziale al loro valore attuale e rilevazione successiva dei proventi/oneri finanziari maturati fino alla data di imputazione in tariffa.
Se i piani di recupero dei balance in tariffa vengono modificati, la società provvede a rettificare il valore relativo al

credito/debito per attività regolamentata al fine di riflettere i flussi finanziari stimati effettivi e rideterminati. Si procede, quindi, al ricalcolo del valore contabile determinando il valore attuale dei flussi finanziari futuri rideterminati applicando il tasso di interesse originario; la differenza che si genera, oltre a rettificare il valore del debito/credito per attività regolamentata, viene rilevata a conto economico tra le componenti di natura finanziaria. La modifica nei piani di recupero del Balance, trattandosi di una revisione di stime in seguito all'ottenimento di nuove e ulteriori informazioni, non comporta la rideterminazione dei saldi relativi ai bilanci precedenti ma un'applicazione prospettica delle modifiche.
Il Balance include anche una componente finanziaria significativa, avente un orizzonte temporale maggiore di 12 mesi. Per tale ragione la società rettifica il prezzo dell'operazione per tenere conto del valore temporale del denaro.

Contributi

I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con ragionevole certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.
I contributi pubblici in conto impianti sono rilevati in presenza di una delibera formale di attribuzione da parte del soggetto erogante e solo se vi è, in base alle informazioni disponibili alla data di chiusura dell'esercizio, la ragionevole certezza che il progetto oggetto di agevolazione venga effettivamente realizzato e che i contributi stessi saranno ricevuti. I contributi pubblici in conto impianti vengono registrati in un'apposita voce del passivo corrente e non corrente, a seconda delle previste tempistiche di riversamento, ed imputati a conto economico come provento in quote costanti determinate con riferimento alla vita utile del bene cui il contributo è direttamente riferibile, garantendo in questo modo una correlazione con gli ammortamenti relativi ai medesimi beni.

Dividendi

I dividendi ricevuti da società partecipate sono riconosciuti a conto economico nel momento in cui è stabilito il diritto incondizionato degli Azionisti a riceverne il pagamento che normalmente corrisponde con la delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

Costi

I costi sono iscritti quando riguardano beni e servizi venduti o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica ovvero quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.
I costi sono iscritti a conto economico contestualmente al decremento dei benefici economici associati alla riduzione di un'attività o all'incremento di passività qualora tale decremento possa essere determinato e misurato in modo attendibile.

Proventi e oneri finanziari

I proventi e gli oneri finanziari sono rilevati per competenza sulla base degli interessi maturati sul valore netto delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo e, laddove previsto, il tasso di interesse legale. Il tasso di interesse effettivo è il tasso che attualizza esattamente i pagamenti o incassi futuri stimati lungo la vita attesa dello strumento finanziario, od ove opportuno un periodo più breve, al valore contabile netto dell'attività o della passività. Gli interessi attivi sono rilevati nella misura in cui è probabile che i benefici economici affluiranno alla Società ed il loro ammontare possa essere attendibilmente valutato.

Imposte

Le imposte correnti IRES e IRAP sono calcolate sulla base della migliore stima del reddito imponibile dell'esercizio e in conformità alla normativa fiscale vigente, applicando le aliquote fiscali in vigore. Il debito per imposte correnti viene contabilizzato nello stato patrimoniale al netto di eventuali acconti di imposta pagati.
Le imposte sul reddito differite e anticipate sono calcolate a fronte di tutte le differenze temporanee che emergono tra i valori patrimoniali iscritti in bilancio e i corrispondenti valori ai fini fiscali, applicando l'aliquota fiscale in vigore alla data in cui la differenza temporanea si riverserà, determinata sulla base delle aliquote fiscali previste da provvedimenti vigenti o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento. Le attività per imposte anticipate per tutte le differenze temporanee deducibili in esercizi futuri sono rilevate quando il loro recupero è probabile, ovvero se si prevede che verranno realizzati in futuro imponibili fiscali sufficienti a recuperare l'attività. Le passività per imposte differite sono rilevate per tutte le differenze temporanee imponibili in esercizi futuri salvo che tale passività deriva dalla: i) rilevazione iniziale dell'avviamento; ii) rilevazione iniziale di un'attività o di una passività in un'operazione che non rappresenta un'aggregazione aziendale e che al momento dell'operazione non influenza né l'utile contabile né il reddito né il reddito imponibile (perdita fiscale).
Le imposte correnti, le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite sono imputate al conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate tra le altre componenti del conto economico complessivo ovvero a elementi del patrimonio netto. In tali casi l'effetto fiscale è imputato direttamente tra le altre componenti del conto economico complessivo ovvero del patrimonio netto.
Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite, applicate dalla medesima autorità fiscale, sono compensate se esiste un diritto legalmente esercitabile di compensare gli importi delle attività fiscali correnti con le passività fiscali correnti che si genereranno al momento del loro riversamento.
Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite sono classificate rispettivamente tra le attività e le passività non correnti e compensate laddove possibile.
Le imposte e tasse non correlate al reddito sono incluse nella voce di conto economico definita altri costi operativi.

Parti Correlate

Le parti correlate sono identificate dalla Società in accordo con il principio IAS 24. In generale, per parti correlate si intendono principalmente quelle che condividono con ENAV il medesimo soggetto controllante, le società che direttamente o indirettamente controllano, sono controllate, oppure sono soggette a controllo congiunto da parte della Società e quelle nelle quali la medesima detiene una partecipazione tale da poter esercitare un'influenza notevole. Nella definizione di parti correlate rientrano, inoltre, quelle entità che gestiscono piani di benefici post-pensionistici per i dipendenti della Società o di sue società correlate, nonché gli amministratori e i lori stretti familiari, i componenti effettivi del Collegio Sindacale e i loro stretti familiari, i dirigenti con responsabilità strategiche e i loro stretti familiari, di ENAV e delle società da questa direttamente e/o indirettamente controllate.
Per parti correlate interne si intendono le entità controllate da ENAV. Per parti correlate esterne si intendono il Ministero vigilante quale il Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero controllante quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), le entità sotto il controllo, anche congiunto, del MEF e le società a queste collegate.
Per l'analisi di dettaglio dei suddetti rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 31 del Bilancio di Esercizio.

Conversione delle poste in valuta

Le attività e le passività derivanti da operazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale di ENAV sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. A fine esercizio tali attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura del periodo contabile di riferimento e le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

Riclassifica dei dati patrimoniali

Al fine di migliorare la rappresentazione di talune componenti patrimoniali, fornendo maggiori informazioni ai fruitori del bilancio direttamente nel prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria oltre a quanto rappresentato nell'ambito delle note illustrative, nel corso dell'esercizio 2025 si è proceduto ad effettuare alcune riclassificate tra le voci patrimoniali, improduttive di effetti sul patrimonio netto. Al fine di favorire la comparabilità dei dati con l'esercizio precedente, si è proceduto a riclassificare alcune voci del prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria al 31 dicembre 2024 e dei flussi del rendiconto finanziario consolidato.
Nella tabella seguente sono riportate le voci oggetto di riclassifica con i relativi importi.

(migliaia di euro)

Prospetto della Situazione Patrimoniale - Finanziaria Consolidata	Note	al 31.12.2024	riclassifica	al 31.12.2024 post riclassifica
Attivo				
Attività per imposte anticipate	10	15.363	(3.169)	12.194
Crediti commerciali correnti	13	423.593	(223.541)	200.052
Crediti da attività regolamentata correnti	11	0	223.541	223.541
Crediti Tributari	15	2.671	(2.671)	0
Altre attività correnti	16	15.223	836	16.059
		456.850	**(5.004)**	**451.846**
Passivo				
Passività per imposte differite	10	3.169	(3.169)	0
Debiti commerciali correnti	22	134.787	(21.835)	112.952
Debiti da attività regolamentata correnti	11	0	21.835	21.835
Debiti tributari e previdenziali	15	29.109	(29.109)	0
Debiti per imposte sul reddito	15	0	229	229
Altre passività correnti	23	140.524	27.045	167.569
		307.589	**(5.004)**	**302.585**

4. Uso di stime

La redazione del Bilancio di Esercizio, in accordo con i principi contabili internazionali IAS/IFRS e relative interpretazioni, richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime contabili basate su giudizi complessi e/o soggettivi, valutazioni, stime basate sull'esperienza storica e ipotesi considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze e sulla base delle informazioni conosciute al momento della stima. L'applicazione di tali stime ed assunzioni influenza il valore di iscrizione delle attività e delle passività e l'informativa su attività e passività potenziali alla data di bilancio, nonché l'ammontare dei ricavi e dei costi nel periodo di riferimento. I risultati effettivi potrebbero differire da quelli stimati a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi contabilmente nel periodo in cui avviene la revisione di stima, se tale revisione influenza solo il periodo corrente, o anche nei periodi successivi se la revisione influenza il periodo corrente e quelli futuri.
Particolare attenzione è stata dedicata alla valutazione di recuperabilità dei crediti, alla tenuta degli assets e dell'avviamento e alla determinazione del Balance dell'esercizio. Inoltre, nella predisposizione del Bilancio di Esercizio sono stati verificati i presupposti per la continuità aziendale ed è ragionevole affermare che la Società continuerà la propria attività operativa in un futuro prevedibile e comunque in un'ottica di lungo periodo. In caso di cambiamenti futuri nei processi di stima verrà data informativa del cambiamento metodologico a far data dall'esercizio in cui potrebbe rilevarsi il suddetto cambiamento

in presenza di fattori e/o elementi ulteriori che potrebbero intervenire. Tali modifiche delle condizioni alla base delle assunzioni e dei giudizi adottati potrebbero determinare un impatto significativo sui dati di esercizio.

Riduzione di valore e recuperabilità partecipazioni

La Società valuta ad ogni data di riferimento del bilancio se vi sia un'evidenza obiettiva che le partecipazioni abbiano subito una riduzione di valore.
Le partecipazioni in imprese controllate sono iscritte al costo di acquisto, come previsto dal principio contabile internazionale IAS 27.
Le analisi condotte dal management, ai fini di valutare la presenza di indicatori di impairment, richiedono la valutazione di una serie di input interni ed esterni come ad esempio: esame del budget annuale, esame del piano economico finanziario di lungo periodo, analisi dei principali indicatori di mercato.
La valutazione del valore attuale dei flussi finanziari richiede un ampio utilizzo da parte del management di stime significative e assunzioni, anche tenendo conto degli eventuali impatti ESG riflessi nel piano economico finanziario. Si ritiene che le stime di tale valore siano recuperabili e ragionevoli; tuttavia, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo del predetto valore potrebbero produrre valutazioni diverse.
Con riferimento alla valutazione circa l'evidenza obiettiva di perdite per riduzione di valore riferite alla partecipazione in Techno Sky e in IDS AirNav, la verifica viene effettuata determinando il valore d'uso delle partecipazioni sulla base del modello del discounted cash flow.
Il valore recuperabile è stato stimato per Techno Sky ed IDS AirNav sulla base dei flussi di cassa desunti dal piano economico finanziario approvato dai rispettivi Consigli di amministrazione, con un orizzonte temporale di cinque anni (2025-2029), tenuto conto anche del budget approvato per l'anno 2026 e dei consuntivi 2025. Tali flussi, per il periodo di previsione esplicita, sono formulati sulla base di assunzioni ipotetiche ed associate alle aspettative evolutive del business, mentre gli anni successivi al periodo esplicito vengono sviluppate ipotesi di redditività sostenibile nel lungo periodo per consentire la continuità gestionale (tassi di crescita ed altri fattori ancorati a dinamiche macroeconomiche).
Le ipotesi assunte da parte della direzione aziendale con riferimento alla stima del flusso operativo netto "normalizzato" sono le seguenti:

- definizione di un NOPAT (Net operating Profit After taxes) sviluppato sulla base della media degli ultimi due anni di previsione esplicita (2028-2029);
- ammortamenti allineati agli investimenti di mantenimento della dotazione di capitale fisso, considerando anche la stima del rinnovo del canone di locazione per la propria sede (IFRS 16);
- saldo di capitale circolante pari a 0;
- il tasso di crescita dei flussi di cassa operativi successivamente al periodo esplicito ed in perpetuità, utilizzato per la determinazione del valore residuo (tasso "g"), è stato stimato pari al 1,8% in coerenza con le stime di crescita di lungo periodo dell'inflazione per l'Italia.

Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di attualizzazione, la cui stima risente di valutazione ed assunzioni svolte da parte della direzione aziendale, e che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro e i rischi specifici dell'attività. In particolare, il tasso di attualizzazione è stato costruito con un approccio "unconditional" secondo le principali seguenti assunzioni: il Free Risk e il market risk premium sono stati determinato in base a doti osservabili sul mercato, il Beta in base ad una stima determinata in base ad un campione di società comparabili.
Con riferimento alla valutazione della partecipazione nella società Enav North Atlantic LLC, si sottolinea come la stessa sia stata costituita per la realizzazione dell'investimento nella società di diritto statunitense Aireon, pertanto la recuperabilità del valore di carico della partecipazione in Enav North Atlantic LLC sottende, principalmente, le analisi di recuperabilità dei valori riferibili all'investimento effettuato in quest'ultima. Considerando che la partecipazione di Aireon sul Bilancio Consolidato è valutata al *fair value* con imputazione dei relativi adeguamenti nell'ambito del conto economico complessivo consolidato, al netto degli effetti della fiscalità differita, per la completa disamina del processo di analisi si rimanda alla sezione "Uso di stime" contenuta nel Bilancio Consolidato.
Nel paragrafo n. 8 Partecipazioni vengono fornite le informazioni relative ai risultati delle valutazioni condotte dalla Società.

Determinazione delle vite utili

L'ammortamento delle attività materiali ed immateriali viene rilevato in quote costanti lungo la vita utile stimata di ciascuna attività. La vita utile economica è determinata nel momento in cui le attività vengono acquistate ed è basata sull'esperienza storica per analoghi investimenti, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. L'effettiva vita economica, pertanto, può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta annualmente i cambiamenti tecnologici al fine di aggiornare la vita utile residua. Tale aggiornamento potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento a carico dell'esercizio e di quelli futuri.

Fondi rischi

La Società iscrive nei fondi rischi le probabili passività riconducibili a vertenze e contenziosi con il personale, fornitori, terzi e, in genere, gli altri oneri derivanti da obbligazioni assunte. Il calcolo degli accantonamenti a fondo rischi comporta l'assunzione di stime basate sulle correnti conoscenze di fattori che potrebbero modificarsi nel tempo, potendo generare esiti finali anche significativamente diversi da quelli tenuti in considerazione nella redazione del Bilancio di Esercizio.

Fondo svalutazione crediti e fondo svalutazione rimanenze

Il fondo svalutazione crediti ed il fondo svalutazione rimanenze riflettono rispettivamente le stime connesse alle perdite sui crediti della Società in base al modello introdotto dal principio IFRS 9 delle Expected Credit Loss (ECL) e la stima delle parti di ricambio divenute obsolete e non più utilizzabili sugli impianti di riferimento. Il modello adottato dalla Società relativamente all'impairment dei crediti commerciali tiene conto del deterioramento del merito creditizio di un paniere di società rappresentative del settore del trasporto aereo. Pur ritenendo congrui i fondi in argomento, l'uso di ipotesi diverse o il cambiamento delle condizioni economiche potrebbero riflettersi in variazioni e, quindi, produrre un impatto sugli utili.

5. Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche adottate dalla Società

Nuovi principi contabili, modifiche ed interpretazioni che non hanno prodotto impatti sul Bilancio di Esercizio della Società

Di seguito viene riportato il nuovo principio contabile, modifica ed interpretazione applicabile alla Società, a far data dal 1° gennaio 2025, ed improduttivi di effetti sul Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2025:

- *Amendment to IAS 21 The effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability ¬– emesso il 15 agosto 2023 ed omologato in data 12 novembre 2024*. L'emendamento chiarisce quando una valuta non può essere convertita in un'altra, come stimare il tasso di cambio e l'informativa da fornire in nota integrativa. La modifica entra in vigore dal 1° gennaio 2025 ma non ha prodotto effetti nel Bilancio di Esercizio della società.

Nuovi principi contabili, interpretazioni e modifiche efficaci per periodi successivi al 31 dicembre 2025 non ancora applicabili in quanto non omologati dall'Unione Europea

Di seguito viene riportato un elenco dei nuovi principi contabili, modifiche ed interpretazioni che saranno applicati dalla Società negli esercizi successivi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, di cui la Società ne valuterà eventuali impatti attesi in sede di prima adozione:

- *IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures* – emesso il 9 maggio 2024, in attesa di omologazione. Tale principio consentirà alle Controllate di ridurre i propri costi di redazione dei bilanci. Infatti, quando la Parent Company redige un bilancio consolidato conforme agli IFRS, le controllate forniranno alla stessa un reporting IFRS. Tuttavia, per i propri bilanci separati le controllate possono utilizzare gli IFRS, gli IFRS per le PMI o i principi contabili nazionali. Poiché talvolta le informazioni richieste per le controllate che utilizzano i principi IFRS potrebbero risultare sproporzionate rispetto alle esigenze informative dei propri utenti, l'introduzione di tale principio consentirà alle Controllate di utilizzare un unico set di registrazioni contabili ed una riduzione dei requisiti di informativa. Tale principio sarà applicabile dalle società Controllate che non hanno responsabilità pubblica, qualora la Parent Company utilizzi gli IFRS per la redazione del bilancio consolidato. Il nuovo principio sarà applicabile, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2027;
- *Amendments IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates*: *Translation to a Hyperinflationary Presentation Currency – emesso il 13 novembre 2025, in attesa di omologazione*. Tale modifica chiarisce come le società dovrebbero convertire i bilanci da una valuta non iperinflazionata in una valuta iperinflazionate. Tali modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2027;
- *Amendments IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures* – emesso il 21 agosto 2025, in attesa di omologazione. Con tale modifica lo IASB chiarisce che alla data di emissione a maggio 2024 di IFRS 19 i requisiti di informativa ridotti riguardavano i principi contabili IFRS vigenti al 28 febbraio 2021. Tale nuovo emendamento chiarisce i requisiti di informativa previsti rispetto alle modifiche ed integrazioni intervenute tra febbraio 2021 e maggio 2024. Tali modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2027.

Principi contabili omologati dall'Unione Europea, ma non ancora applicabili al 31 dicembre 2025

Alla data di approvazione del Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2025, gli organi competenti dell'unione Europea hanno omologato i seguenti principi ed emendamenti, ma non sono ancora stati adottati dalla Società:

- *Amendment to IFRS 9 and IFRS 7: Classification and Measurement of Financial Instruments – emesso il 30 maggio 2024, omologato il 27 maggio 2025*. Tali modifiche hanno principalmente la finalità di chiarire la classificazione delle attività finanziarie con caratteristiche ESG e simili, in quanto i fattori ESG potrebbero influenzare i prestiti quando gli stessi sono misurati al costo ammortizzato o al fair value, fornendo delle indicazioni su come dovrebbero essere valutati i flussi contrattuali su tali tipologie di finanziamento. Inoltre, sono stati introdotte alcune linee guida per il regolamento delle passività tramite l'uso di sistemi di pagamento elettronici, chiarendo la data in cui è possibile procedere con la derecognition di un'attività e/o di una passività. Sono stati inoltre ampliati i fabbisogni di disclosure atti a garantire la trasparenza verso gli stakeholder relativamente agli strumenti rappresentativi di capitale valutati al fair value through OCI con caratteristiche contingenti, quali gli investimenti connessi ad obiettivi ESG. Le suddette modifiche saranno applicabili a partire dal 1° gennaio 2026 ed è concessa l'adozione anticipata;
- *Annual Improvements* Volume 11 – emesso il 18 luglio 2024, omologato il 9 luglio 2025. Tale ciclo di improvements propone modifiche applicabili a diversi principi disciplinando la fattispecie di hedge accounting per un first-time adopter (IFRS 1), la disclosure da rendere in termini di gain or loss derivante dalla derecognition di strumenti finanziari (IFRS 7) e l'introduzione di una guidance per l'implementazione di IFRS 7, taluni chiarimenti per la dericognition di una lease liabilities (IFRS 9), l'identificazione dell'agente di fatto nella valutazione del requisito del controllo nell'ambito del bilancio consolidato (IFRS 10) e l'esplicitazione del cost method in ambito statement of cash flow (IAS 7). Le suddette modifiche saranno applicabili a partire dal 1° gennaio 2026;
- *Amendment to IFRS 9 and IFRS 7: Contracts Referencing Nature-dependent Electricity* – emesso il 18 dicembre 2024, omologato il 30 giugno 2025. Tali modifiche riguardano le peculiarità dei contratti elettrici ancorati alle fonti rinnovabili, in cui la quantità di energia generata può variare in base a fattori non controllabili quali le condizioni metereologiche (es. energia solare, eolica, etc). Le modifiche introducono un chiarimento all'applicazione dei requisiti di own use e disciplinano l'hedge accounting qualora tali contratti siano utilizzati come strumenti di copertura, oltre ad introdurre taluni requisiti di informativa per consentire agli investitori di comprendere l'effetto di tali contratti sulle performance aziendali. Le suddette modifiche saranno applicabili a partire dal 1° gennaio 2026, ed è concessa l'early adoption.
- *IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements* – emesso il 9 aprile 2024, omologati il 13 febbraio 2026. Si tratta dello standard che sostituirà lo IAS 1, con lo scopo di fornire informazioni più trasparenti e comparabili sulla performance finanziaria della società. In particolare, gli interventi sono atti a migliorare la comparabilità nel conto economico, favorendo la standardizzazione di subtotali e parziali definiti, maggiore trasparenza nella definizione degli indicatori alternativi di performance ed un raggruppamento più utile delle informazioni nel bilancio, al fine di evitare informativa eccessivamente sintetica o dettagliata. Il nuovo principio sarà applicabile, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2027 ed è concessa l'adozione anticipata.

La società sta valutando gli effetti che l'applicazione dei suddetti principi potrebbe avere sul proprio Bilancio di esercizio e, in particolare, quelli derivanti dall'introduzione dell'IFRS 18 con riferimento alla struttura del conto economico, al rendiconto finanziario e alle ulteriori informazioni richieste in relazione alle "*management performance measures*" ("MPMs"), nonché all'impatto sulle modalità di presentazione delle informazioni nel bilancio.

Note alla Situazione Patrimoniale – Finanziaria

6. Attività materiali

Di seguito è riportata la tabella di movimentazione delle attività materiali al 31 dicembre 2025 rispetto all'esercizio precedente:

(migliaia di euro)

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezzature ind.li e comm.li	Altri beni	Attività materiali in corso	Totale
Costo storico	564.787	2.054.411	279.340	344.832	301.412	3.544.782
Fondo ammortamento	(314.429)	(1.833.879)	(247.868)	(315.798)	0	(2.711.974)
Valore residuo al 01.01.2024	**250.358**	**220.532**	**31.472**	**29.034**	**301.412**	**832.808**
Investimenti	17.876	88.179	3.453	10.375	104.046	223.929
Alienazioni - costo storico	(1.778)	(5.109)	(3.137)	(3.997)	0	(14.021)
Alienazioni - fondo amm.to	1.768	5.109	3.137	3.955	0	13.969
Passaggi in esercizio	0	(60)	0	0	(119.883)	(119.943)
Altre variazioni	0	0	0	0	(7.140)	(7.140)
Ammortamenti	(22.810)	(67.236)	(7.881)	(12.172)	0	(110.099)
Totale variazioni	**(4.944)**	**20.883**	**(4.428)**	**(1.839)**	**(22.977)**	**(13.305)**
Costo storico	580.885	2.137.371	279.656	351.210	278.435	3.627.557
Fondo ammortamento	(335.471)	(1.895.956)	(252.612)	(324.015)	0	(2.808.054)
Valore residuo al 31.12.2024	**245.414**	**241.415**	**27.044**	**27.195**	**278.435**	**819.503**
Investimenti	13.629	32.042	8.406	23.567	85.021	162.665
Alienazioni - costo storico	(351)	(10.713)	(4.733)	(8.659)	0	(24.456)
Alienazioni - fondo amm.to	351	10.713	4.733	8.659	0	24.456
Passaggi in esercizio	0	0	0	0	(76.493)	(76.493)
Altre variazioni	0	(30)	(3)	0	(2.165)	(2.198)
Ammortamenti	(21.756)	(54.713)	(6.875)	(13.933)	0	(97.277)
Totale variazioni	**(8.127)**	**(22.701)**	**1.528**	**9.634**	**6.363**	**(13.303)**
Costo storico	594.163	2.158.616	283.324	366.118	284.798	3.687.019
Fondo ammortamento	(356.876)	(1.939.902)	(254.752)	(329.289)	0	(2.880.819)
Valore residuo al 31.12.2025	**237.287**	**218.714**	**28.572**	**36.829**	**284.798**	**806.200**

Le attività materiali registrano nell'esercizio una variazione netta negativa di 13.303 migliaia di euro per i seguenti eventi:

- gli ammortamenti di competenza dell'esercizio per 97.277 migliaia di euro (110.099 migliaia di euro nel 2024) di cui riferiti ai diritti d'uso per 1.102 migliaia di euro, in riduzione per il termine del ciclo di ammortamento decennale di alcuni impianti e sistemi di assistenza al volo;
- gli investimenti dell'esercizio per complessivi 162.665 migliaia di euro, si riferiscono a passaggi in esercizio per la ultimazione di progetti di investimento per 76.493 migliaia di euro, per 1.151 migliaia di euro a diritti d'uso capitalizzati e per 85.021 ai capex dell'anno. Tra i progetti ultimati ed entrati in esercizio si evidenziano: i) la fornitura e l'adeguamento della sensoristica meteo per diversi aeroporti; ii) l'ammodernamento dei sistemi radar di avvicinamento di alcuni aeroporti; iii) il completamento delle attività installative dei primi quattro sistemi di presentazione ed elaborazione dati per torre remota (*Remote Tower Modules*) nella nuova sala operativa di Brindisi denominata *Remote Tower Control Center* (RTCC); iv) lo spostamento della postazione di controllo radar di avvicinamento di Firenze sul Centro di Controllo d'Area di Roma; v) la continua evoluzione dell'attuale piattaforma operativa SATCAS (il sistema *Air Traffic Management legacy* utilizzato nelle sale operative degli ACC per il controllo del traffico aereo in rotta e in avvicinamento nei principali aeroporti nazionali); vi) l'implementazione del sistema *Flight Plan Tracker* (FPT) in grado di supportare la sorveglianza di rotta con i soli contributi dei radar secondari. Gli investimenti delle attività materiali in corso di realizzazione riguardanti l'avanzamento di diversi progetti di investimento, tra i quali si evidenziano: i) la continuazione del programma 4-Flight, il cui obiettivo è quello di sviluppare la nuova piattaforma tecnologica Air Traffic Management (ATM) degli ACC, in sostituzione di quella attualmente operativa, basata sui concetti operativi di SESAR e assumendo al suo interno il sistema Coflight come una componente di base.; ii) il programma di spostamento delle postazioni di controllo radar di avvicinamento dalle attuali sedi dedicate presso gli aeroporti agli ACC sovrastanti; iii) la realizzazione della nuova rete di comunicazione ENET-2, che andrà a sostituire la corrente rete ENET che interconnette tutti i siti operativi nazionali, veicolando la fonia operativa, i dati radar, di piani di volo, meteo, AIS e di controllo impianti; iv) la prosecuzione delle attività legate alla realizzazione delle Torri di controllo gestite da remoto che prevede anche la predisposizione dello spazio fisico necessario presso gli ACC per ospitarle; v) le attività di digitalizzazione locale delle torri di controllo del traffico aereo di vari siti;
- le altre variazioni per 2.198 migliaia di euro sono riferite per 579 migliaia di euro alla riclassifica di alcuni componenti di sistemi operativi nelle rimanenze per parti di ricambio e per la restante parte ad importi classificati nell'ambito delle attività immateriali.

Si riporta di seguito la tabella di movimentazione dei right of use, già compresi nella tabella di movimentazione delle attività materiali.

(migliaia di euro)

	Terreni e fabbricati	Altri beni	Totale
Costo storico	3.001	2.550	5.551
Fondo ammortamento	(1.054)	(1.312)	(2.366)
Valore residuo al 31.12.2024	**1.947**	**1.238**	**3.185**
Investimenti	962	189	1.151
Alienazioni - costo storico	0	(16)	(16)
Alienazioni - fondo amm.to	0	16	16
Ammortamenti	(551)	(551)	(1.102)
Totale variazioni	**411**	**(362)**	**49**
Costo storico	3.963	2.723	6.686
Fondo ammortamento	(1.605)	(1.847)	(3.452)
Valore residuo al 31.12.2025	**2.358**	**876**	**3.234**

Le locazioni con una durata inferiore a 12 mesi e quelle aventi ad oggetto beni di modesto valore sono rilevati a conto economico nella voce "costi per godimento beni di terzi".

7. Attività immateriali

Di seguito è riportata la tabella di movimentazione delle attività immateriali al 31 dicembre 2025 rispetto all'esercizio precedente:

(migliaia di euro)

	Diritti di brevetto ind.le e di ut.ne opere ingegno	Altre attività immateriali	Attività immateriali in corso	Totale
Costo storico	198.271	2.085	61.532	261.888
Ammortamento accumulato	(178.121)	(2.085)	0	(180.206)
Valore residuo al 01.01.2024	**20.150**	**0**	**61.532**	**81.682**
Investimenti	22.139	25	12.006	34.170
Alienazioni	0	0	0	0
Passaggi in esercizio	0	0	(22.164)	(22.164)
Altre variazioni	0	0	6.798	6.798
Ammortamenti	(17.961)	(8)	0	(17.969)
Totale variazioni	**4.178**	**17**	**(3.360)**	**835**
Costo storico	220.410	2.110	58.172	280.692
Ammortamento accumulato	(196.082)	(2.093)	0	(198.175)
Valore residuo al 31.12.2024	**24.328**	**17**	**58.172**	**82.517**
Investimenti	41.199	0	23.827	65.026
Alienazioni	0	0	0	0
Passaggi in esercizio	0	0	(41.199)	(41.199)
Altre variazioni	0	0	1.619	1.619
Ammortamenti	(25.101)	(8)	0	(25.109)
Totale variazioni	**16.098**	**(8)**	**(15.753)**	**337**
Costo storico	261.389	1.890	42.419	305.698
Ammortamento accumulato	(220.963)	(1.881)	0	(222.844)
Valore residuo al 31.12.2025	**40.426**	**9**	**42.419**	**82.854**

Le attività immateriali ammontano a 82.854 migliaia di euro e registrano nell'esercizio un incremento netto di 337 migliaia di euro quale risultato delle seguenti variazioni:

- gli ammortamenti di competenza dell'esercizio per 25.109 migliaia di euro (17.969 migliaia di euro nel 2024);
- gli investimenti per complessivi 65.026 migliaia di euro di cui 41.199 migliaia di euro riferiti a progetti di investimento ultimati ed entrati in uso, tra cui si evidenziano licenze e software a supporto dei diversi sistemi operativi e gestionali della società e lo sviluppo di alcune interfacce verso i sistemi operativi di ENAV. La restante parte di 23.827 migliaia di euro si riferisce ai progetti in corso di realizzazione, principalmente riguardanti l'ammodernamento di alcuni sistemi gestionali ed operativi. La Società ha verificato alla data di riferimento del bilancio che tale voce non abbia subito una riduzione di valore;
- le altre variazioni per 1.619 migliaia di euro si riferiscono alla riclassifica in tale voce di poste inizialmente allocato nell'ambito delle attività materiali.

8. Partecipazioni

La voce partecipazioni ammonta a 193.239 migliaia di euro (188.121 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e registra un incremento di 5.118 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, riferito alla controllata IDS AirNav a seguito della rinuncia del finanziamento soci operato con efficacia al 31 dicembre 2025 ai fini del rafforzamento patrimoniale della stessa.
Nella voce partecipazioni sono comprese:

- la quota totalitaria in **Techno Sky** per complessivi 99.224 migliaia di euro. Tale valore di carico della partecipazione, maggiore rispetto alla corrispondente quota di patrimonio netto, è stato oggetto del test di impairment al 31 dicembre 2025, al fine di valutare la recuperabilità dell'importo iscritto. Il valore recuperabile è stato stimato sulla base dei flussi di cassa desunti dal piano industriale 2025-2029 approvato dal Consiglio di Amministrazione di Techno Sky il 19 marzo 2025, tenuto conto del budget approvato per l'anno 2026 e dei consuntivi 2025. I flussi, per il periodo di previsione esplicita, sono formulati sulla base di assunzioni ipotetiche ed associate alle aspettative evolutive del business, mentre gli anni successivi al periodo esplicito sono state sviluppate ipotesi di redditività sostenibile nel lungo periodo per consentire la continuità gestionale. Il valore recuperabile è stato calcolato attualizzando i flussi operativi con il metodo del Discounted Cash Flow (DCF). Il tasso di attualizzazione utilizzato è il WACC pari al 7,72% (7,80% nel 2024) con un tasso di crescita dei flussi di cassa operativi, in termini nominali, post previsione del periodo esplicito, pari al 1,8%, coerente con le attuali prospettive macroeconomiche di riferimento. Ad esito del test risulta un valore recuperabile superiore al valore di iscrizione e, conseguentemente, non sono state contabilizzate perdite di valore;
- la partecipazione in **IDS AirNav** per 46.245 migliaia di euro. Il valore di carico della partecipazione, maggiore rispetto alla corrispondente quota di patrimonio netto, è stato oggetto del test di impairment al 31 dicembre 2025, al fine di valutare la recuperabilità dell'importo iscritto. Nel determinare il valore recuperabile, si è fatto riferimento al valore d'uso. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il WACC pari al 11,7% (11,74% nel 2024) con un tasso di crescita dei flussi di cassa operativi in termini nominali, post previsione del periodo esplicito, pari al 1,8% coerente con le attuali prospettive macroeconomiche di riferimento. Il management ha ritenuto che per la stima del valore recuperabile si facesse riferimento al valore d'uso stimato sulla base dei flussi di cassa come desumibili dal piano industriale 2025-2029 predisposto dalla società controllata, approvato dal Consiglio di Amministrazione di IDS AirNav il 19 marzo 2025 e tenuto conto del budget approvato 2026 e dei consuntivi 2025. I presupposti su cui la società ha basato l'elaborazione del piano economico-finanziario, sono riconducibili alla conoscenza del mercato di riferimento e alle informazioni ricevute dalla struttura commerciale di ENAV. Ad esito del test, risulta un valore recuperabile superiore al valore di iscrizione della partecipazione e, conseguentemente, non sono state contabilizzate perdite di valore;
- la partecipazione totalitaria in **Enav North Atlantic**, società di diritto americano costituita nella forma giuridica di una Limited Liability Company, che ha assunto gli obblighi derivanti dal Subscription Agreement sottoscritto nel mese di dicembre 2013 per l'acquisto di una quota iniziale del 12,5% di Aireon, azienda statunitense del gruppo Iridium, che ha per oggetto sociale la fornitura di servizi strumentali alle attività di sorveglianza della navigazione aerea per mezzo di apposito apparato, definito "payload", installato a bordo dei 66 satelliti operativi Iridium per il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il traffico aereo con una copertura di sorveglianza nei punti oggi non coperti dai radar. L'acquisto della partecipazione si è realizzato mediante il versamento di quattro tranche, l'ultima delle quali è stata regolata nel 2017, per un investimento complessivo di 61,2 milioni di dollari e una quota detenuta al 31 dicembre 2025 del 8,60% che, post esecuzione della clausola di Redemption, diventerà del 10,35%. Al 31 dicembre 2025 il valore della partecipazione in Enav North Atlantic ammonta a 47.553 migliaia di euro. Il valore di carico della partecipazione in Enav North Atlantic riflette le assunzioni di recuperabilità sottese alla determinazione del fair value dell'investimento in Aireon LLC, riportate nell'ambito della nota n. 9 al bilancio consolidato.

La partecipazione in altre imprese si riferisce alla quota di partecipazione del 16,67% nel capitale sociale della società di diritto francese ESSP SaS, società in cui partecipano i principali service provider europei e che ha per oggetto la gestione del sistema di navigazione satellitare EGNOS e la fornitura dei relativi servizi, per un ammontare pari a 167 migliaia di euro. Nel corso del 2025 sono stati incassati i dividendi deliberati dalla ESSP per un ammontare di 667 migliaia di euro. Per i commenti relativi all'andamento delle società controllate nel corso dell'esercizio 2025, si rimanda a quanto riportato nello specifico paragrafo della Relazione sulla gestione.

Il dettaglio delle partecipazioni detenute al 31 dicembre 2025, con l'indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico, è di seguito riportato:

(migliaia di euro)

Denominazione	Sede	Data bilancio	Capitale Sociale	Utile/ (perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31.12.2025	Quota di part.ne	Patrimonio netto di pertinenza	Valore contabile al 31.12.2025
Imprese controllate								
Techno Sky S.r.l.	Roma	31.12.2025	1.600	7.829	85.748	100%	85.748	99.224
D-Flight S.p.A.	Roma	31.12.2025	83	185	2.619	60%	1.460	50
IDS AirNav S.r.l.	Roma	31.12.2025	500	3.214	22.127	100%	22.127	46.245
Enav North Atlantic	Miami	31.12.2025	44.974	129	59.445	100%	59.445	47.553

Di seguito è riportato il dettaglio della partecipazione classificata nelle attività destinate alla dismissione:

(migliaia di euro)

Denominazione	Sede	Data bilancio	Capitale Sociale	Utile/ (perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31.12.2025	Quota di part.ne	Patrimonio netto di pertinenza	Valore contabile al 31.12.2025
Enav Asia Pacific	Kuala Lumpur	31.12.2025	127	(198)	4.172	100%	4.172	127

9. Attività finanziarie correnti e non correnti

Le attività finanziarie correnti e non correnti ammontano complessivamente a 3.610 migliaia di euro (9.007 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), interamente classificate nelle attività finanziarie non correnti e riferite al finanziamento infragruppo, comprensivo degli interessi maturati, erogato nel 2017 alla controllata Enav North Atlantic ad un tasso annuo del 2,5% con rimborso previsto in unica soluzione entro il 31 dicembre 2025. Il decremento, rispetto all'esercizio precedente, è principalmente associato alla rinuncia al finanziamento infragruppo erogato alla controllata IDS AirNav per 5,1 milioni di euro con l'obiettivo di rafforzare patrimonialmente la società.

10. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite, nonché le attività per imposte anticipate compensabili, ove consentito, con le passività per imposte differite, sono dettagliatamente riportate nel prospetto seguente con separata evidenziazione degli importi con effetto a conto economico e quelli con impatto nelle altre componenti di conto economico complessivo (Patrimonio Netto).

	al 31.12.2024	Incr.to/ decr.to con impatto a CE	Incr.to/decr. to con impatto a PN	al 31.12.2025
Attività per imposte anticipate				
Fondi tassati	10.566	(1.462)	0	9.104
Svalutazione rimanenze	2.355	(75)	0	2.280
Attualizzazione crediti	2.299	(999)	0	1.300
Altri	142	0	0	142
Totale attività per imposte anticipate	**15.362**	**(2.536)**	**0**	**12.826**
Passività per imposte differite				
Altri	1.971	60	0	2.031
Attualizzazione debiti	279	(198)	0	81
Effetto fiscale IFRS conversion	298	(155)	0	143
Fair value derivato	620	0	0	620
Totale passività per imposte differite	**3.168**	**(293)**	**0**	**2.875**
Attività per imposte anticipate nette	**12.194**	**(2.243)**	**0**	**9.951**

La movimentazione dell'esercizio delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite è da attribuire ai seguenti effetti:

- l'utilizzo e nuova iscrizione dei fondi rischi tassati e del fondo svalutazione crediti per gli eventi commentati alle note n. 13 e 19;
- la rilevazione della fiscalità differita associata all'attualizzazione dei crediti e debiti da attività regolamentata per le quote iscritte nell'esercizio 2025, e al rigiro della fiscalità differita sulle stesse posizioni per parte di competenza dell'esercizio.

La Società ritiene ragionevolmente recuperabili le imposte anticipate iscritte sulla base degli imponibili fiscali prospettici desumibili dal piano industriale.

11. Crediti e debiti da attività regolamentata

(migliaia di euro)

	at 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Crediti da attività regolamentata non corrente			
Crediti per Balance	195.098	385.454	(190.356)
Crediti da attività regolamentata corrente			
Crediti per Balance	220.446	223.541	(3.095)

Il **Credito per Balance**, al netto dell'effetto attualizzazione, ammonta a complessivi 415.544 migliaia di euro (608.995 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) classificato nell'ambito dei crediti correnti per 220.446 migliaia di euro che comprende, al netto dell'effetto finanziario, la quota inserita in tariffa nel 2026 relativa ai crediti iscritti nel 2024 e alla quarta quota dei balance iscritti nel biennio 2020-2021, oggetto di recupero in cinque anni a decorrere dal 2023 per il credito di rotta e per le ex prime due zone di tariffazione di terminale e in sette anni relativamente al credito di terminale

della ex terza zona di tariffazione, in conformità alla richiesta avanzata dal regolatore ENAC e prevista come tempistica di recupero dal Regolamento Comunitario 2020/1627.
Il credito per balance nella quota non corrente accoglie i balance positivi emersi nell'esercizio 2025 che ammontano, al lordo della componente finanziaria, a 36,5 milioni di euro e sono riferiti principalmente al balance per rischio traffico di entrambe le due zone di tariffazione del terminale (3 milioni di euro) avendo conseguito a consuntivo rispettivamente un -2,82% e -4,2% in termini di unità di servizio rispetto al dato pianificato nel Piano di Performance, il balance per il bonus capacity per complessivi 13,4 milioni di euro dove l'indicatore di performance di ritardo per volo assistito di rotta per le sole cause imputate alla Capogruppo si è attestata a 0,010 minuti di ritardo, al di sotto del target fissato di 0,14 minuti e il Balance riferito ai *write off* di rotta emersi nel secondo e terzo *Reference Period* per 17,9 milioni di euro, iscritto in conformità alle indicazioni fornite dal regolatore.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti da attività regolamentata non corrente			
Debiti per balance	9.681	29.725	(20.044)
Debiti da attività regolamentata corrente			
Debiti per Balance	32.819	21.835	10.984

I **debiti per Balance** ammontano complessivamente a 42.500 migliaia di euro (51.560 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), di cui la parte classificata nei debiti correnti è pari a 32.819 migliaia di euro e corrisponde all'importo che, al lordo dell'effetto finanziario, verrà restituito ai vettori tramite la tariffa nel 2026.
Il debito per Balance nella quota non corrente accoglie i balance iscritti nel 2025 che ammontano, al lordo della componente finanziaria, a 9,7 milioni di euro ed è riferito principalmente al balance inflazione per 4,9 milioni di euro che tiene conto dell'andamento dei tassi di inflazione a consuntivo rispetto a quanto inserito nel Piano di Performance e al balance *depreciation* per 2,2 milioni di euro.

12. Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, rappresentate da parti di ricambio, ammontano al netto del fondo svalutazione a 59.803 migliaia di euro e registrano una variazione netta negativa di 446 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente. La movimentazione rilevata nell'esercizio è di seguito rappresentata:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2024	Incrementi	Decrementi	al 31.12.2025
Magazzino fiduciario	64.202	3.354	(3.955)	63.601
Magazzino diretto	5.860	295	(455)	5.700
	70.062	**3.649**	**(4.410)**	**69.301**
Fondo Svalutazione magazzino	(9.813)	(18)	333	(9.498)
Totale	**60.249**	**3.631**	**(4.077)**	**59.803**

L'incremento di 3.631 migliaia di euro, al netto del fondo svalutazione magazzino, si riferisce principalmente al magazzino fiduciario detenuto presso la controllata Techno Sky e gestito dalla stessa per conto di ENAV (c.d. magazzino fiduciario) per l'acquisto di parti di ricambio per i sistemi operativi adibiti alla navigazione aerea tra cui parti di ricambio a supporto dei radar, delle telecomunicazioni e dei sistemi meteo. Una parte dell'incremento pari a 579 migliaia di euro, si riferisce a parti di sistemi classificati a magazzino provenienti dalle attività materiali. Il decremento di 4.077 migliaia di euro riguarda gli impieghi delle parti di ricambio nei sistemi operativi superiori rispetto agli acquisti effettuati nell'esercizio.

13. Crediti commerciali correnti

I crediti commerciali correnti ammontano a 218.215 migliaia di euro e si incrementano di 18.163 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024, rappresentati dai crediti dettagliati nella seguente tabella:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Crediti commerciali correnti			
Credito verso Eurocontrol	186.267	173.927	12.340
Credito verso Ministero dell'Economia e delle Finanze	12.989	10.890	2.099
Credito verso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	30.000	30.000	0
Crediti verso altri clienti	23.182	19.914	3.268
	252.438	**234.731**	**17.707**
Fondo svalutazione crediti	(34.223)	(34.679)	456
Totale	**218.215**	**200.052**	**18.163**

Il **Credito verso Eurocontrol** si riferisce ai corrispettivi derivanti dai ricavi di rotta e di terminale non ancora incassati al 31 dicembre 2025 e per la parte preponderante non ancora scaduti, pari rispettivamente a 134.675 migliaia di euro (118.692 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e 51.592 migliaia di euro (55.235 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) al lordo del fondo svalutazione crediti. L'incremento complessivo di 12.340 migliaia di euro è riferito principalmente al maggior fatturato di rotta generato nei mesi di novembre e dicembre 2025, rispetto ai corrispondenti mesi del 2024, per il maggior traffico aereo assistito nel periodo di riferimento. Il credito verso Eurocontrol, al netto fondo svalutazione crediti, ammonta a 159.723 migliaia di euro (146.681 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

Il **Credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF)** pari a 12.989 migliaia di euro è relativo interamente alle esenzioni di rotta e di terminale rilevate nel 2025 in incremento di 2.099 migliaia di euro, rispetto al dato rilevato nell'esercizio precedente, per le maggiori unità di servizio esenti sviluppate nell'anno. Il credito del 2024 pari a 10.890 migliaia di euro è stato oggetto di compensazione, a valle dell'approvazione del bilancio 2024, con il debito verso l'Aeronautica Militare per gli incassi riguardanti la tariffa di rotta pari a 61.325 migliaia di euro che hanno determinato un debito verso il MEF di 50.435 migliaia di euro pagato nel mese di dicembre 2025.

Il **Credito verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** accoglie il contributo in conto esercizio, pari a 30.000 migliaia di euro, finalizzato a compensare i costi sostenuti da ENAV per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa, come previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/2005. Nel mese di ottobre sono stati incassati 30 milioni di euro rilevati nell'esercizio 2024.

I **Crediti verso altri clienti** ammontano a 23.182 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 3.268 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente legato alle maggiori fatture da emettere rilevate a fine anno.

Il **Fondo svalutazione crediti** ammonta a complessivi 34.223 migliaia di euro e si è così movimentato nell'esercizio 2025:

(migliaia di euro)

			Decrementi		
	al 31.12.2024	Incrementi	rilasci	cancellazioni	al 31.12.2025
Fondo svalutazione crediti	34.679	3.019	(945)	(2.530)	34.223

L'incremento dell'esercizio del fondo svalutazione crediti recepisce sia le posizioni che sono state oggetto di svalutazione totale per lo stato di insolvenza di alcuni vettori aerei che la svalutazione prudenziale attuata sulla base del modello valutativo in uso presso la Società.

I decrementi del fondo svalutazione crediti si riferiscono per 945 migliaia di euro a crediti svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti ed incassati nel corso del 2025 e per 2.530 migliaia di euro principalmente alla cancellazione di crediti in ambito Eurocontrol, che non pregiudica il diritto del recupero del credito.
I rilasci vengono rilevati a Conto Economico nella voce svalutazione e perdite/riprese di valore.

14. Crediti e debiti verso imprese del Gruppo

I crediti e debiti verso imprese del gruppo ammontano rispettivamente a 36.660 migliaia di euro (39.556 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e 114.644 migliaia di euro (118.097 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).
Di seguito si riporta la composizione dei crediti verso imprese del Gruppo:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Crediti verso imprese del Gruppo			
Techno Sky	26.475	29.218	(2.743)
Enav Asia Pacific in liquidazione volontaria	70	41	29
D-Flight	1.425	1.652	(227)
IDS AirNav	8.690	8.645	45
Totale	**36.660**	**39.556**	**(2.896)**

La voce in oggetto registra un decremento complessivo di 2.896 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2024, per una riduzione dei crediti verso Technosky per la maggiore compensazione con le fatture passive emesse dalla stessa, ed una riduzione del credito verso D-Flight per l'incasso di alcune posizioni creditizie.

Di seguito si riporta la composizione dei debiti verso imprese del Gruppo:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti verso imprese del Gruppo			
Techno Sky	110.545	115.058	(4.513)
IDS AirNav	3.742	2.970	772
D-Flight	357	69	288
Totale	**114.644**	**118.097**	**(3.453)**

Il decremento netto della voce in oggetto per 3.453 migliaia di euro si riferisce principalmente ai rapporti intrattenuti con la controllata Techno Sky, per il minor stanziamento di fatture da ricevere legate a progetti di investimento.

15. Crediti e Debiti per imposte sul reddito

I crediti per imposte sul reddito ammontano complessivamente a 16.229 migliaia di euro ed accolgono il credito IRES per 13.648 migliaia di euro ed IRAP per 2.581 migliaia di euro quale differenza tra gli acconti versati nel corso del 2025 e le imposte rilevate nell'esercizio. Al 31 dicembre 2024 risultava invece un debito per imposte sul reddito di 228 migliaia di euro.

16. Altre attività correnti

Le altre attività correnti ammontano a 23.744 migliaia di euro e registrano un decremento di 7.685 migliaia di euri rispetto all'esercizio precedente.

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Altre attività correnti			
Credito verso il personale	2.631	3.125	(494)
Credito verso enti vari per progetti finanziati	17.945	10.427	7.518
Risconti attivi	821	1.260	(439)
Crediti tributari	1.312	836	476
Crediti diversi	2.955	2.533	422
	25.664	**18.181**	**7.483**
Fondo svalutazione altri crediti	(1.920)	(2.122)	202
Totale	**23.744**	**16.059**	**7.685**

Il **credito verso il personale** si riferisce agli anticipi di missione erogati ai dipendenti, le cui trasferte non risultano concluse a fine esercizio, di cui la parte rilevante (1.920 migliaia di euro) riguarda gli anticipi di missione erogati ad ex dipendenti di ENAV, già oggetto di indagine da parte dell'autorità giudiziaria e svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti e parzialmente rilasciati (202 migliaia di euro) a seguito dei relativi incassi. A garanzia dello stesso è stato comunque effettuato il sequestro conservativo di un quinto delle pensioni, del fondo TFS e TFR, oltre al sequestro dei conti correnti e in taluni casi anche delle proprietà immobiliari.
Il **credito verso enti vari per progetti finanziati** pari a 17.945 migliaia di euro registra un incremento netto di 7.518 migliaia di euro, rispetto al saldo del 31 dicembre 2024, principalmente per l'iscrizione dei crediti derivante dai progetti rendicontati nell'ambito del Connecting European Facility (CEF) call 2015, call 2017 e Clean ATM al netto dell'incasso della CEF 2016.

17. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti ammontano a 429.138 migliaia di euro e registrano una variazione netta positiva di 82.477 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione è principalmente associata alla dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa positivo, strettamente correlato al maggior traffico aereo assistito con conseguenti maggiori incassi dal core business oltre che dai progetti in ambito Connecting European Facility. Nel corso dell'esercizio 2025 il flusso di cassa è stato influenzato anche da altre operazioni, tra cui: i) il pagamento del dividendo avvenuto a fine giugno 2025 in aderenza alla delibera assembleare per complessivi 146,2 milioni di euro (124,4 milioni di euro nell'esercizio precedente); ii) il pagamento del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riferito all'esercizio 2024 per complessivi 50,4 milioni di euro (47,3 milioni di euro erogati nel 2024); iii) il pagamento del debito verso ENAC per la quota degli incassi di rotta e di terminale di competenza e verso l'Aeronautica Militare Italiana per la quota degli incassi di terminale di spettanza per complessivi 26 milioni di euro; iv) il rimborso delle rate semestrali dei finanziamenti in essere secondo i piani di ammortamento contrattualizzati per 19 milioni di euro; v) acquisto azioni proprie per 6,5 milioni di euro.
Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti non sono gravate da vincoli che ne limitano la disponibilità

18. Patrimonio Netto

Si riporta di seguito la composizione del Patrimonio Netto al 31 dicembre 2025 che ammonta a 1.100.891 migliaia di euro.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazioni
Capitale sociale	541.744	541.744	0
Riserva legale	58.540	52.630	5.910
Altre riserve	430.867	437.786	(6.919)
Riserva prima adozione ias (FTA)	(3.045)	(3.045)	0
Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(4.657)	(5.146)	489
Riserva cash flow hedge	1.957	1.957	0
Riserva per azioni proprie	(6.600)	(1.616)	(4.984)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	(172)	26.440	(26.612)
Utile/(Perdita) dell'esercizio	82.257	118.191	(35.934)
Totale Patrimonio Netto	**1.100.891**	**1.168.941**	**(68.050)**

In data 28 maggio 2025 in sede di Assemblea ordinaria degli azionisti convocata tra l'altro per l'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024 è stato deliberato di destinare il risultato di esercizio per 5.910 migliaia di euro a riserva legale, ai sensi dell'art. 2430 comma 1 del Codice civile, per 112.280 migliaia di euro a titolo di dividendo da distribuire in favore degli Azionisti e per 1 migliaia di euro da riportare a nuovo. Inoltre, è stato deliberato di prelevare dalla riserva disponibile per utili portati a nuovo un importo pari a 26.440 migliaia di euro e dalla riserva di capitali disponibile un importo pari a 7.448 migliaia di euro, al fine di distribuire, unitamente alla destinazione a dividendo del risultato di esercizio, un dividendo complessivo pari a 146.168 migliaia di euro equivalente a euro 0,27 per ogni azione in circolazione alla data di stacco della cedola coincidente con il 23 giugno 2025.

Il Capitale sociale è costituito da numero 541.744.385 azioni ordinarie prive di indicazione del valore nominale, detenute per il 53,28% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per il 46,46% da azionariato istituzionale ed individuale e per lo 0,26% detenuto da ENAV sotto forma di azioni proprie. Al 31 dicembre 2025 le azioni risultano integralmente sottoscritte e versate e non sono state emesse azioni privilegiate.

Le Altre riserve accolgono per 36,4 milioni di euro la riserva di contributi in conto capitale ricevuti nel periodo 1996/2002 esposta al netto delle imposte assolte, divenuta pertanto disponibile, per 392,5 milioni di euro dalla destinazione della riduzione volontaria del capitale sociale, per 2,3 milioni di euro la riserva dedicata al piano di incentivazione di lungo termine del management del Gruppo, che si è incrementata nell'esercizio per l'iscrizione delle quote riferite ai cicli di vesting in essere e ridotta a seguito dell'assegnazione delle azioni legate al terzo ciclo di vesting 2022-2024 del secondo piano di incentivazione azionaria.

La Riserva da prima adozione IAS (First Time Adoption – FTA) accoglie le differenze nei valori degli elementi attivi e passivi registrate in sede di prima adozione dei principi contabili internazionali.

La Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti accoglie gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto che al 31 dicembre 2025 registra un utile attuariale di 0,5 milioni di euro.

La Riserva cash flow hedge include la valutazione al fair value degli strumenti finanziari derivati di copertura, che non ha subito variazioni nell'esercizio 2025.

La Riserva per azioni proprie accoglie il controvalore delle azioni proprie pari a n. 1.419.105 al prezzo medio di 4,65 per azione. Nel corso del 2025, a seguito della delibera assembleare, si è proceduto ad acquistare 1,4 milioni di azioni proprie e ad assegnare n. 361.835 azioni proprie per un controvalore di 1,4 milioni di euro ai beneficiari del terzo ciclo di vesting 2022-2024 del secondo piano di performance 2020-2022.

L'utile di esercizio ammonta a 82,3 milioni di euro.

Nella tabella seguente si riporta il prospetto di analisi delle riserve di patrimonio netto con indicazione della relativa possibilità di utilizzazione, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2427 del Codice civile e dal principio IAS 1.

(migliaia di euro)

	Importo	Possibilità di utilizzazione
Riserve di capitale		
Altre riserve	428.911	A, B, C
Riserve di utili		
Riserva legale	58.540	B
Riserva negativa per azioni proprie	(6.600)	
Riserva prima adozione ias (FTA)	(3.045)	indisponibile
Utili portati a nuovo	(172)	A, B, C
Riserva adozione nuovi principi	(380)	indisponibile
Riserve da valutazione		
Riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(4.657)	(*)
Riserva Cash Flow Hedge	1.957	(*)
Riserva Stock Grant	2.336	(*)
Totale riserve	**476.890**	

A: aumento capitale sociale; B: copertura perdite; C: distribuzione ai soci.
(*) Le riserve sono soggette a vincolo di indisponibilità ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. 38/05

Gestione del capitale

Gli obiettivi identificati da ENAV nell'ambito della gestione del capitale sono la creazione di valore per gli azionisti ed il supporto allo sviluppo nel lungo periodo. In particolare, ENAV persegue il mantenimento di un adeguato livello di capitalizzazione che permetta di garantire l'accesso a fonti esterne di finanziamento cercando di ottimizzare al contempo il costo dell'indebitamento, la realizzazione di un soddisfacente ritorno economico per gli azionisti, e che consenta di supportare adeguatamente lo sviluppo delle attività della Società. In tale contesto ENAV gestisce le consistenze patrimoniali e tiene conto delle condizioni economiche e dei requisiti dei covenant finanziari.

19. Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri ammontano complessivamente a 5.583 migliaia di euro, di cui la quota classificata nelle passività correnti ammonta a 2.901 migliaia di euro, ed hanno subito nell'esercizio la seguente movimentazione:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2024	Incrementi	Assorbimento a conto economico	Utilizzi	al 31.12.2025
Fondo rischi per il contenzioso con il personale	10.149	1.079	0	(5.694)	5.534
Fondo rischi per altri contenziosi in essere	49	0	0	0	49
Altri fondi rischi	883	0	(883)	0	0
Totale fondi	**11.081**	**1.079**	**(883)**	**(5.694)**	**5.583**

Il **fondo rischi per il contenzioso con il personale** al 31 dicembre 2025 ammonta a 5.534 migliaia di euro, la cui quota a breve è pari a 2.901 migliaia di euro, ed evidenzia un accantonamento dell'esercizio di 1,1 milioni di euro per tener conto dei contenziosi sorti nell'anno il cui rischio per passività è ritenuto probabile. L'utilizzo del fondo nell'esercizio si è reso necessario per la definizione sfavorevole del giudizio di primo grado, immediatamente esecutivo, per il quale la società ha presentato appello, accolto dalla Corte di Appello, che ha respinto totalmente le pretese del primo grado. La società sta mettendo in atto le azioni necessarie per il recupero delle somme versate in esecuzione della sentenza di primo grado. Rimangono pendenti i termini per l'ulteriore grado di giudizio. Al 31 dicembre 2025, il valore complessivo delle richieste giudiziali relativo a contenziosi in essere il cui rischio di soccombenza è stato valutato dai legali incaricati dal Gruppo possibile, è pari a 8,3 milioni di euro.
La posizione presente negli altri fondi rischi per 883 migliaia di euro è stata chiusa al 31 dicembre 2025 essendo intervenuta la prescrizione decennale delle pretese a suo tempo avanzate in ambito contrattuale.

20. Benefici ai dipendenti

I benefici ai dipendenti ammontano a 24.639 migliaia di euro ed è composto dal Fondo di Trattamento di Fine Rapporto, disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, riguardanti l'ammontare da corrispondere ai dipendenti ENAV all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.
La movimentazione del TFR e altri benefici ai dipendenti è riportata nella seguente tabella:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024
Passività per benefici ai dipendenti a inizio periodo	**27.309**	**29.357**
Interest cost	855	917
(Utili)/Perdite attuariali su benefici definiti	(489)	(381)
Anticipi, erogazioni ed altre variazioni	(3.036)	(2.584)
Passività per benefici ai dipendenti a fine periodo	**24.639**	**27.309**

La componente finanziaria dell'accantonamento pari a 855 migliaia di euro è iscritta negli oneri finanziari.
L'utilizzo del fondo TFR per 3.036 migliaia di euro è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e da anticipazioni erogate al personale che ne ha fatto richiesta.
La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo e risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, costituisce l'importo degli (Utili)/Perdite attuariali. Tale calcolo ha generato nel 2025 un utile attuariale per 489 migliaia di euro.
Si riepilogano di seguito le principali assunzioni applicate per il processo di stima attuariale del fondo TFR:

	al 31.12.2025	al 31.12.2024
Tasso di attualizzazione	3,37%	3,18%
Tasso di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Tasso atteso di turnover	4,00%	4,00%
Tasso atteso di erogazione anticipazioni	2,00%	2,00%

Il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'Indice IBoxx Corporate AA con duration rilevata alla data della valutazione e commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione. Il tasso annuo di incremento del TFR è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali in conformità all'art. 2120 del Codice civile.
Di seguito si riporta l'analisi di sensitività del TFR rispetto alla variazione delle principali ipotesi attuariali.

(migliaia di euro)

	Passività per benefici definiti ai dipendenti del Gruppo	
	al 31.12.2025	al 31.12.2024
Tasso di turnover + 1%	25.268	27.844
Tasso di turnover - 1%	25.066	27.657
Tasso di inflazione + 0,25%	25.463	28.087
Tasso di inflazione - 0,25%	24.883	27.427
Tasso di attualizzazione + 0,25%	24.718	27.238
Tasso di attualizzazione - 0,25%	25.636	28.286

La durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti è di 8,1 anni.

21. Passività finanziarie correnti e non correnti

Le passività finanziarie correnti e non correnti accolgono i debiti verso gli istituti di credito per finanziamenti a medio – lungo termine con esposizione della quota a breve tra le passività finanziarie correnti comprensivi degli interessi passivi rilevati per competenza e le passività finanziarie per leasing.

Si riportano di seguito i valori al 31 dicembre 2025 posti a confronto con l'esercizio precedente e le relative variazioni:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025			al 31.12.2024			Variazioni		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Finanziamenti bancari	379.726	188.016	567.742	20.275	564.870	585.145	359.451	(376.854)	(17.403)
Debiti finanziari per lease ex IFRS 16	1.062	2.344	3.406	1.048	2.320	3.368	14	24	38
Totale	**380.788**	**190.360**	**571.148**	**21.323**	**567.190**	**588.513**	**359.465**	**(376.830)**	**(17.365)**

I finanziamenti bancari al 31 dicembre 2025 hanno registrato un decremento di 17.403 migliaia di euro per il rimborso delle rate dei finanziamenti in essere che recepiscono gli effetti del costo ammortizzato. In particolare, si evidenzia: i) il rimborso delle rate dei finanziamenti con BEI riferiti a due rate semestrali del finanziamento di iniziali 80 milioni di euro, per complessivi 5.333 migliaia di euro con scadenza il 12 dicembre 2032; le due rate semestrali del finanziamento di iniziali 100 milioni, per complessivi 8.850 migliaia di euro, con scadenza il 19 dicembre 2029; iii) il rimborso di due rate semestrali del finanziamento di iniziali 70 milioni di euro per complessivi 4.828 migliaia di euro con scadenza ad agosto 2036.
Le quote dei finanziamenti da rimborsare nel 2026, in coerenza con i piani di ammortamento, sono esposte tra le passività correnti per complessivi 379.726 migliaia di euro, comprensive degli effetti connessi al costo ammortizzato. Il *Term Loan* di 360 milioni di euro sottoscritto nel mese di marzo 2023 e in scadenza nel mese di marzo 2026 è stato ogggetto di un'operazione di *refinancing* finalizzata dalla società nel mese di gennaio 2026 che ha previsto la sottoscrizione di due *Term Loan* per complessivi 250 milioni di euro utilizzati ad integrale rimborso dei 360 milioni di euro.
Al 31 dicembre 2025 la società dispone di linee di credito di breve periodo committed e uncommitted non utilizzate per complessivi 194 milioni di euro, al quale si aggiunge il *loan commitment* di residui 80 milioni di euro sottoscritto con la BEI.
Nella seguente tabella viene riportata l'analisi dei finanziamenti con le condizioni generali per ogni singolo rapporto di credito di ENAV nei confronti degli enti finanziatori. Relativamente agli anticipi con gli istituti finanziari UniCredit e Intesa Sanpaolo, si evidenzia che le condizioni applicate sono concordate di volta in volta e riflettono la situazione di mercato, mentre le condizioni delle linee *committed* vengono determinate in base alla percentuale di utilizzo.

(migliaia di euro)

Finanziatore	Tipologia	Ammontare concesso	Ammontare utilizzato (valore nominale)	Ammontare disponibile	Valore in bilancio	Tasso
Pool BNL_ Unicredit_Intesa San Paolo	RCF	150.000	0	150.000	0	Euribor + spread
Unicredit	Anticipi export	15.000	0	15.000	0	Euribor + spread
Intesa San Paolo	Anticipi finanziari	25.000	0	25.000	0	Euribor + spread
Credem		4.000	0	4.000	0	Euribor + spread
Totale		**194.000**	**0**	**194.000**	**0**	

Il costo medio dell'indebitamento bancario nell'esercizio 2025 è stato pari a 3,59% in riduzione rispetto a quello dell'esercizio precedente che era pari a 4,06%.
In relazione alle altre operazioni di finanziamento, si rappresenta che il *fair value* al 31 dicembre 2025 dei prestiti bancari è stimato pari a 557,1 milioni di euro. La stima è stata effettuata considerando una curva free risk dei tassi di mercato, maggiorata di uno spread posto pari al differenziale BTP/Bund per considerare la componente rischio di credito.
I debiti finanziari per lease ex IFRS 16 accolgono, per complessivi 3.406 migliaia di euro, le passività finanziarie relative ai diritti d'uso iscritti, con ripartizione tra lungo e breve, in linea con le scadenze contrattuali.
La seguente tabella riporta la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024 determinato secondo quanto previsto dagli Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del regolamento sul prospetto emanati da ESMA (European Securities & Markets Authority) in data 4 marzo 2021 ed in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti dalla CONSOB con Richiamo di Attenzione n. 5/21 del 29 aprile 2021.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	di cui con parti correlate	al 31.12.2024	di cui con parti correlate
(A) Disponibilità liquide presso banche	429.138	0	346.661	0
(B) Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0	0
(C) Altre attività finanziarie correnti	0	0	1.824	1.824
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	**429.138**	**0**	**348.485**	**1.824**
(E) Debiti finanziari correnti	(1.062)	0	(1.048)	0
(F) Parte corrente dell'indebitamento finanzario non corrente	(379.726)	0	(20.275)	0
(G) Indebitamento finanziario corrente (E)+(F)	**(380.788)**	**0**	**(21.323)**	**0**
(H) Posizione finanziaria corrente netta (D)+(G)	**48.350**	**0**	**327.162**	**1.824**
(I) Debiti finanziari non correnti	(190.360)	0	(567.191)	0
(J) Strumenti di debito	0	0	0	0
(K) Debiti da attività regolamentata non correnti	(9.681)	0	(29.725)	0
(L) Indebitamento finanziario non corrente (I)+(J)+(K)	**(200.041)**	**0**	**(596.916)**	**0**
(M) Totale Indebitamento Finanziario Netto - ESMA (H)+(L)	**(151.691)**	**0**	**(269.754)**	**1.824**

22. Debiti commerciali correnti

I debiti commerciali correnti ammontano a 126.943 migliaia di euro e si incrementano di 13.991 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti commerciali Correnti			
Debiti verso fornitori	120.187	106.730	13.457
Debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo	6.756	6.222	534
Totale	**126.943**	**112.952**	**13.991**

I debiti verso i fornitori di beni e servizi necessari all'attività di ENAV registrano un incremento netto di 13,4 milioni di euro legato principalmente ad una maggiore fatturazione e ai maggiori accantonamenti concentrati su fine anno.
La voce debiti per anticipi ricevuti su progetti finanziati in ambito europeo che ammonta a 6,7 milioni di euro risulta in incremento a seguito dei pre-financing ricevuti sui progetti finanziati in ambito SESAR.

23. Altre passività correnti e non correnti

Le altre passività correnti e non correnti registrano complessivamente un incremento netto di 4.607 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, a seguito delle variazioni rilevate nelle voci riportate nella seguente tabella:

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025			al 31.12.2024			Variazioni		
	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale	quota corrente	quota non corrente	Totale
Acconti	87.327	0	87.327	79.075	0	79.075	8.252	0	8.252
Altri debiti tributari	8.591	0	8.591	8.266	0	8.266	325	0	325
Debiti previdenziali	21.218	0	21.218	18.779	0	18.779	2.439	0	2.439
Altri debiti	52.826	0	52.826	50.795	0	50.795	2.031	0	2.031
Risconti	10.371	128.635	139.006	10.654	136.792	147.446	(283)	(8.157)	(8.440)
Totale	**180.333**	**128.635**	**308.968**	**167.569**	**136.792**	**304.361**	**12.764**	**(8.157)**	**4.607**

La voce **Acconti** ammonta a complessivi 87.327 migliaia di euro e si riferisce per 81.222 migliaia di euro al debito verso l'Aeronautica Militare Italiana (AMI) per la quota degli incassi di competenza ricevuti nel 2025 per i servizi di rotta e di terminale e per 6.105 migliaia di euro al debito verso Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) per gli incassi di competenza inerenti agli stessi servizi. Nel corso del 2025 si è proceduto a pagare l'Aeronautica Militare per la quota di competenza dei servizi di terminale per complessivi 20,4 milioni di euro e a compensare gli acconti AMI per i servizi di rotta rilevati al 31 dicembre 2024 con il credito vantato nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), da cui è emerso un importo a debito pari a 50,4 milioni di euro, regolato nel mese di dicembre, insieme alla quota di competenza ENAC relativa al 2024 per un importo pari a 5,6 milioni di euro.
La voce **Debiti tributari** pari a 8.591 migliaia di euro, in leggero incremento rispetto all'esercizio precedente, accoglie principalmente il debito IRPEF per il personale dipendente pagato nel mese di gennaio 2026.
I **Debiti previdenziali** ammontano a 21.218 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 2.439 migliaia di euro e sono riferiti sia al debito verso gli istituti previdenziali estinti nel mese di gennaio 2026 che i contributi maturati sugli accantonamenti del costo del personale e sul debito per ferie maturate e non godute rilevate per competenza nel mese di dicembre 2025.
Gli **Altri debiti**, che ammontano a 52.826 migliaia di euro registrano, rispetto al 31 dicembre 2024, un incremento netto di 2.031 migliaia di euro imputabile principalmente ai maggiori debiti verso il personale dipendente per gli accantonamenti di competenza dell'esercizio.
La **voce Risconti** è principalmente riferibile ai risconti passivi riguardanti i progetti di investimento finanziati, di cui la quota a breve rappresenta l'importo che si riverserà a conto economico nei prossimi 12 mesi. In particolare, la voce accoglie: i) i contributi PON Infrastrutture e Reti riferiti al periodo 2000/2006, 2007/2013 e 2014/2020 riguardanti specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud per un importo, al netto delle quote imputate a conto economico di 47.288 migliaia di euro (52.739 migliaia di euro al 31 dicembre 2024); ii) i contributi in conto impianti a valere sugli investimenti per gli aeroporti militari, ai sensi di quanto previsto dalla Legge 102/2009, pari a 39.657 migliaia di euro (43.948 migliaia di euro al 31 dicembre 2024); iii) i contributi legati ai progetti di investimento finanziati con il programma CEF per un importo pari a 48.052 migliaia di euro (46.478 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

Note al Conto Economico

24. Ricavi da contratti con i clienti

I ricavi da contratti con i clienti, rappresentati dai ricavi da attività operativa e dalla componente rettificativa balance, ammontano complessivamente a 945.404 migliaia di euro e registrano un decremento di 19.577 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente. Tale riduzione è principalmente dovuta al diverso computo della voce Balance per gli effetti derivanti dal nuovo Piano di Performance (RP4), che ha avuto decorrenza dal 1° gennaio 2025, e che ha visto l'inserimento a performance della ex terza fascia di tariffazione di terminale (nuova zona 2) assoggettata fino al 2024 ad uno schema normativo nazionale che prevedeva la determinazione del Balance secondo una logica di cost recovery.
I ricavi da attività operativa, invece, registrano un incremento dell'11,3% riferito sia ai ricavi da core business per il positivo andamento del traffico aereo assistito, che si attestano a 1.121 milioni di euro in incremento di 114,9 milioni di euro, rispetto all'esercizio 2024, che per le attività svolte sul mercato non regolamentato in leggero aumento del 2,1% rispetto all'esercizio precedente.
Le tabelle di seguito riportate mostrano il dettaglio delle singole voci che compongono i ricavi da contratti con i clienti oltre alla disaggregazione degli stessi per natura e tipo di attività in conformità a quanto richiesto dal principio IFRS 15.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Ricavi di rotta	846.008	732.228	113.780	15,5%
Ricavi di terminale	262.005	263.029	(1.024)	-0,4%
Esenzioni di rotta e di terminale	12.982	10.880	2.102	19,3%
Ricavi da mercato non regolamentato	14.810	14.501	309	2,1%
Totale Ricavi da attività operativa	**1.135.805**	**1.020.638**	**115.167**	**11,3%**
Balance	(190.401)	(55.657)	(134.744)	n.a.
Totale ricavi da contratti con i clienti	**945.404**	**964.981**	**(19.577)**	**-2,0%**

Ricavi di rotta

I Ricavi di rotta commerciali ammontano a 846 milioni di euro in incremento di 113,8 milioni di euro, rispetto al 2024, per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio che si attestano a +5,9% (+10,7% 2024 vs 2023) riguardanti in particolare il traffico aereo internazionale e di sorvolo che ha registrato un trend in crescita per tutto il 2025, e per la maggiore tariffa applicata che recepisce il recupero dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 attestandosi a euro 74,94 (euro 68,77 nel 2024), tariffa che si riduce dello 0,9% se si considera la sola tariffa al netto dei balance.
Considerando i ricavi di rotta anche con la componente dei voli esenti, in incremento di 1,6 milioni di euro, rispetto all'esercizio 2024, per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio pari a +9,6% che per l'effetto derivante dalla tariffa applicata e la componente rettificativa per Balance, i ricavi di rotta si attestano complessivamente a 707,1 milioni di euro, in leggero incremento per 1,2 milioni di euro, come di seguito rappresentato:

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Ricavi di rotta	846.008	732.228	113.780	15,5%
Esenzioni di rotta	10.060	8.410	1.650	19,6%
Subtotale ricavi	***856.068***	***740.638***	***115.430***	***15,6%***
Balance dell'anno di rotta	5.943	50.195	(44.252)	-88,2%
Attualizzazione balance dell'anno	(2.569)	(2.143)	(426)	19,9%
Variazione balance	11.836	(2.442)	14.278	n.a.
Utilizzo balance di rotta n-2	(164.141)	(80.319)	(83.822)	n.a.
Subtotale balance	***(148.931)***	***(34.709)***	***(114.222)***	***n.a.***
Totale ricavi di rotta con balance	**707.137**	**705.929**	**1.208**	**0,2%**

Il balance dell'anno di rotta incide per positivi 5.943 migliaia di euro e registra una variazione negativa di 44.252 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, a seguito del diverso impatto generato dai Balance nei due esercizi a confronto. In particolare, nell'esercizio 2025 non è emerso un balance da rischio traffico avendo conseguito a consuntivo unità di servizio pari a -0,24%, rispetto al dato pianificato nel Piano di Performance, dove invece nell'esercizio 2024 tale balance in restituzione ai vettori ammontava a negativi 10,5 milioni di euro. Il balance inflazione è risultato pari a negativi 3,7 milioni di euro, determinato sulla base del dato pubblicato da Eurostat a febbraio 2026 (+1,60%) mentre l'esercizio a confronto recepiva un balance legato all'incremento inflattivo per un valore positivo di 55 milioni di euro. Nel 2025, grazie agli interventi messi in atto, ENAV ha raggiunto un target di *capacity* di rotta pari a 0,010 minuti di ritardo per volo assistito molto al di sotto rispetto al target fissato dalla Commissione Europea pari a 0,14 minuti per volo assistito, permettendo di iscrivere il bonus *capacity* per 12,9 milioni di euro, bonus non presente nell'esercizio a confronto.
La voce variazione balance, pari a positivi 11,8 milioni di euro, accoglie principalmente il delta costi Eurocontrol riferito al 2024 e determinato sulla base del bilancio chiuso per tale data che, rispetto a quanto inserito in tariffa, determina un importo in restituzione di 3,3 milioni di euro, il Balance riferito ai *write off* di rotta emersi nel secondo e terzo *Reference Period* per 17,9 milioni di euro, iscritto in conformità alle indicazioni fornite dal regolatore oltre ad aggiustamenti di alcuni balance iscritti nell'esercizio precedente, in conformità alle richieste di ENAC e della Commissione Europea.
I balance iscritti nell'esercizio sono stati attualizzati in un arco temporale coerente con i Regolamenti UE, mentre la voce utilizzo balance di rotta n-2 è riferita ai balance inseriti in tariffa 2025 e riguardanti sia la terza quota dei balance iscritti nel biennio 2020-2021 recuperabile in quote costanti in 5 anni, che i balance iscritti nel 2023 con rigiro nell'esercizio per un valore complessivo pari a negativi 164,1 milioni di euro.

Ricavi di terminale

I Ricavi di terminale commerciali ammontano a 262 milioni di euro tendenzialmente stabili (-0,4%), rispetto all'esercizio precedente, per l'andamento positivo delle unità di servizio sviluppate sui singoli aeroporti distinti per zone di tariffazione che complessivamente si attestano a +3,4% (+9,9% 2024 vs 2023) pur in presenza dell'andamento negativo del traffico aereo nazionale che chiude l'esercizio a -2,7%, in termini di unità di servizio rispetto al 2024.
A decorrere dal mese di gennaio 2025 con il Piano di Performance riferito al nuovo periodo regolatorio 2025-2029, le zone di tariffazione di terminale sono diventate due rispetto alle tre zone del periodo regolatorio precedente e comprendono tutti gli aeroporti, superando lo schema di regolazione nazionale applicato alla precedente terza fascia di tariffazione che non operava a performance ma secondo una logica di cost recovery e che ora rappresenta la nuova zona 2 di tariffazione.
La *prima zona di tariffazione*, rappresentata ora dalla precedente zona 1 e zona 2, è riferita agli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, ha registrato un incremento del traffico aereo gestito, espresso in unità di servizio, del +2,5% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2024 (+12,5% 2024 vs 2023) con risultati positivi per il traffico aereo internazionale che ha compensato, in termini di unità di servizio, l'andamento negativo del traffico aereo nazionale (-6,7% di UdS). La tariffa applicata nel 2025 ammonta

a euro 183,94, in riduzione media di circa il 10% rispetto alla tariffa 2024 sebbene non sia direttamente comparabile in quanto vi erano due tariffe distinte per la zona 1 e la zona 2.
La *seconda zona di tariffazione,* che accoglie gli aeroporti inclusi nella precedente zona 3, comprende 40 aeroporti a medio e basso traffico e registra un maggior valore nel traffico aereo gestito, espresso in unità di servizio, del +4,2%, rispetto al corrispondente periodo del 2024 (+6,6% 2024 vs 2023), ed è riferito principalmente al traffico aereo internazionale. La tariffa del 2025 si attesta a euro 339,52 in incremento rispetto alla tariffa applicata nel 2024 che era pari a euro 332,27 esclusivamente per il recupero della quota balance inserita in tariffa. Infatti, la tariffa al netto del balance presenta una riduzione del 3,5%.
Considerando i ricavi di terminale congiuntamente ai ricavi per voli esenti, in incremento del 18,3% rispetto all'esercizio precedente, per le maggiori unità di servizio emerse nell'esercizio (+16,1%), e la componente rettificativa per Balance, i ricavi di terminale si attestano complessivamente a 223,5 milioni di euro, in riduzione di 21,1 milioni di euro, come di seguito rappresentato:

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Ricavi di terminale	262.005	263.029	(1.024)	-0,4%
Esenzioni di terminale	2.922	2.470	452	18,3%
Subtotale	***264.927***	***265.499***	***(572)***	***-0,2%***
Balance dell'anno di terminale	2.905	4.766	(1.861)	-39,0%
Attualizzazione balance dell'anno	(101)	(207)	106	-51,2%
Variazione balance	(699)	(876)	177	-20,2%
Utilizzo balance di terminale n-2	(43.575)	(24.631)	(18.944)	76,9%
Subtotale	***(41.470)***	***(20.948)***	***(20.522)***	***98,0%***
Totale ricavi di terminale con balance	**223.457**	**244.551**	**(21.094)**	**-8,6%**

Il balance dell'anno di terminale incide positivamente per 2.905 migliaia di euro e registra una variazione negativa di 1.861 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, a seguito principalmente del balance per rischio traffico positivo emerso in entrambe le zone di tariffazione per complessivi 3 milioni di euro, avendo generato minori unità di servizio a consuntivo rispetto al dato pianificato nel piano di performance, pari a -2,82% per la prima zona di tariffazione e -4,2% per la seconda zona di tariffazione. L'esercizio a confronto comprendeva principalmente il balance da rischio traffico in restituzione ai vettori per complessivi 4,3 milioni di euro e il balance negativo determinato secondo una logica di cost recovery per la ex terza zona di tariffazione per 1,1 milioni di euro, effetti calmierati dall'iscrizione del balance positivo determinato dall'incremento inflattivo per 8,7 milioni di euro.
Sul valore complessivo dei balance di terminale incide l'utilizzo a conto economico dei balance iscritti nel *combined period* 2020-2021 recuperabile in quote costanti in 5 anni per la prima zona di tariffazione e in 7 anni per la seconda oltre ai balance iscritti nei due esercizi precedenti ed in recupero in tariffa nel 2025.

I **Ricavi da mercato non regolamentato** si attestano a 14.810 migliaia di euro e registrano un lieve incremento (309 migliaia di euro), rispetto all'esercizio precedente, quale effetto combinato tra le maggiori attività di flight inspection and validation in Kenya, Romania e Croazia, il proseguimento delle attività di consulenza aeronautica per lo sviluppo del piano nazionale per la navigazione aerea in Arabia Saudita, le attività relative ai servizi tecnici e di ingegneria prevalentemente legate ai contratti EGNOS e le attività di formazione erogata presso l'Academy di Forlì.

Si riporta di seguito l'evidenza della disaggregazione dei ricavi da mercato non regolamentato per tipo di attività.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Ricavi da mercato non regolamentato				
Radiomisure	1.863	1.921	(58)	-3,0%
Consulenza aeronautica	7.479	6.952	527	7,6%
Servizi tecnici e di ingegneria	2.834	2.967	(133)	-4,5%
Formazione	183	130	53	40,8%
Altri ricavi	2.451	2.531	(80)	-3,2%
Totale ricavi da mercato non regolamentato	**14.810**	**14.501**	**309**	**2,1%**

25. Altri ricavi e proventi operativi

Gli altri ricavi e proventi operativi ammontano a 58.319 migliaia di euro in incremento di 1.980 migliaia di euro rispetto al 2024 principalmente per la rendicontazione di progetti finanziati in ambito *Connecting European Facility* e Sesar per un importo complessivo di 5.918 migliaia di euro (2.535 migliaia di euro al 2024).
La voce in oggetto accoglie i contributi in conto impianti che recepiscono la quota imputata a conto economico commisurata agli ammortamenti generati dai cespiti a cui i contributi si riferiscono per 12.449 migliaia di euro (+9,6% rispetto all'esercizio precedente), i contributi in conto esercizio per 30.295 migliaia di euro in leggero decremento (-1,4%) rispetto al 2024 e riferiti per 30 milioni di euro al contributo riconosciuto a ENAV, ai sensi dell'art. 11 septies della Legge 248/2005, per compensare i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della voce ricavi per gli esercizi 2025 e 2024 suddivisi per area geografica:

(migliaia di euro)

Ricavi	2025	% sui ricavi	2024	% sui ricavi
Italia	993.341	99,0%	1.010.910	99,0%
UE	2.974	0,3%	3.184	0,3%
Extra UE	7.408	0,7%	7.226	0,7%
Totale ricavi	**1.003.723**		**1.021.320**	

26. Costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi ed altri costi operativi

I costi per beni, per servizi, godimento beni di terzi ed altri costi operativi ammontano complessivamente a 220.489 migliaia di euro e registrano un incremento netto di 8.727 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, come di seguito rappresentato.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Costi per acquisto di beni	4.340	5.575	(1.235)	-22,2%
Costi per servizi:				
Costi per manutenzioni	100.808	101.171	(363)	-0,4%
Costi per contribuzioni eurocontrol	43.709	38.261	5.448	14,2%
Costi per utenze e telecomunicazioni	27.406	27.507	(101)	-0,4%
Costi per assicurazioni	3.501	3.460	41	1,2%
Pulizia e vigilanza	5.371	4.802	569	11,8%
Altri costi riguardanti il personale	10.826	9.273	1.553	16,7%
Prestazioni professionali	9.625	8.369	1.256	15,0%
Altri costi per servizi	10.023	9.207	816	8,9%
Totale costi per servizi	**211.269**	**202.050**	**9.219**	**4,6%**
Costi per godimento beni di terzi	1.053	964	89	9,2%
Altri costi operativi	3.827	3.173	654	20,6%
Totale	**220.489**	**211.762**	**8.727**	**4,1%**

I **costi per acquisto di beni** accolgono i costi sostenuti per l'acquisto di parti di ricambio relative ad impianti ed apparati per il controllo del traffico aereo in riduzione rispetto al 2024 e gli impieghi delle parti di ricambio anch'esse in misura inferiore rispetto a quanto effettuato nell'esercizio precedente.

I **costi per servizi** registrano un incremento netto di 9,2 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente, per l'aumento dei costi di contribuzione Eurocontrol (+14,2%), degli altri costi riguardanti il personale sia per l'incremento dei buoni pasto dovuto al maggior costo unitario riconosciuto al personale dipendente a partire dal mese di agosto 2024 che per le trasferte del personale operativo per i corsi di formazione tenuti presso l'Academy di Forlì, maggiori supporti professionali esterni e per i costi associati alla promozione dell'immagine della società.

27. Costo del personale

Il costo del personale ammonta a 547.922 migliaia di euro e rileva un incremento del 6,3%, rispetto all'esercizio precedente, dovuto all'incremento retributivo legato sia alla parte fissa della retribuzione che a quella variabile.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Salari e stipendi, di cui:				
retribuzione fissa	291.364	276.881	14.483	5,2%
retribuzione variabile	97.046	90.617	6.429	7,1%
Totale salari e stipendi	**388.410**	**367.498**	**20.912**	**5,7%**
Oneri sociali	125.483	118.405	7.078	6,0%
Trattamento di fine rapporto	25.165	23.827	1.338	5,6%
Altri costi	8.864	5.604	3.260	58,2%
Totale costo del personale	**547.922**	**515.334**	**32.588**	**6,3%**

La retribuzione fissa si attesta a 291.364 migliaia di euro, in incremento del 5,2%, rispetto al dato emerso nel 2024, principalmente per la rivalutazione dei minimi contrattuali che ha previsto tre scatti annuali a decorrere dal 2023, di cui l'ultimo avvenuto nel mese di luglio 2025, e al differenziale inflattivo riferito al triennio 2023-2025 oltre agli avanzamenti nei livelli di inquadramento contrattuale previsti nel CCNL. L'organico di Enav a fine esercizio 2025 si attesta a 3.434 unità in riduzione di 7 risorse rispetto al 2024 e un organico medio di 3.550 risorse in incremento di 65 unità.
La retribuzione variabile registra un incremento netto di 6.429 migliaia di euro collegato ad alcuni istituti contrattuali riguardanti il personale operativo CTA (Controllori del Traffico Aereo) e FISO (Flight Information Service Officer) entrati in vigore dal 1° agosto 2024 a seguito del rinnovo della parte specifica dei servizi ATM diretti e complementari del CCNL del trasporto aereo e al riconoscimento del bonus performance.
Gli altri costi del personale registrano un incremento netto di 3.260 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, in quanto il saldo del 2024 conteneva gli effetti positivi del termine del programma di esodo denominato "isopensione" per 3,8 milioni di euro, non presente nell'esercizio in oggetto.
Nelle tabelle seguenti viene riportato l'organico aziendale suddiviso per categoria e per profilo professionale:

	2025	2024	Variazione
Dirigenti	50	53	(3)
Quadri	358	364	(6)
Impiegati	3.026	3.024	2
Consistenza finale	**3.434**	**3.441**	**(7)**
Consistenza media	**3.550**	**3.485**	**65**

	2025	2024	Variazione
Management e Coordinamento	408	417	(9)
Controllori Traffico Aereo (CTA)	1.744	1.763	(19)
Flight Information Service Officer (FISO)	421	393	28
Operatori servizio meteo	27	27	0
Operatori radiomisure	19	20	(1)
Amministrativi	458	469	(11)
Tecnici	285	278	7
Personale informatico	72	74	(2)
Consistenza finale	**3.434**	**3.441**	**(7)**

28. Costi per lavori interni capitalizzati

I costi per lavori interni capitalizzati ammontano a 13.632 migliaia di euro, in incremento di 1.460 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, e si riferiscono interamente alla capitalizzazione dei costi del personale dipendente per l'attività svolta sui progetti di investimento in corso di esecuzione.

29. Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari presentano complessivamente un saldo negativo di 7.163 migliaia di euro (negativi 7.943 migliaia di euro nel 2024) rappresentato da proventi finanziari per 15.306 migliaia di euro, oneri finanziari per 21.636 migliaia di euro e una gestione cambi da cui emerge una perdita 834 migliaia di euro.
I proventi finanziari sono così composti:

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Proventi da partecipazione in altre imprese	667	667	0	0,0%
Proventi finanziari da attualizzazione balance e crediti	6.010	8.065	(2.055)	-25,5%
Interessi attivi su crediti finanziari verso controllate	187	128	59	46,1%
Altri interessi attivi	8.442	8.063	379	4,7%
Totale proventi finanziari	**15.306**	**16.923**	**(1.617)**	**-9,6%**

I **proventi finanziari** mostrano un decremento netto di 1.617 migliaia di euro come risultato tra maggiori interessi bancari maturati sulle giacenze di conto corrente e per minori proventi dalla componente finanziaria riferita all'attualizzazione dei crediti per balance.

Il dettaglio degli oneri finanziari è riportato nella seguente tabella.

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
Interessi passivi su finanziamenti bancari	20.635	24.105	(3.470)	-14,4%
Interessi passivi su benefici ai dipendenti	855	917	(62)	-6,8%
Interessi passivi su passività per lease	133	109	24	22,0%
Altri interessi passivi	13	12	1	8,3%
Totale oneri finanziari	**21.636**	**25.143**	**(3.507)**	**-13,9%**

Gli **oneri finanziari** si riducono di 3.507 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per i minori interessi passivi sui finanziamenti bancari quale risultato tra i maggiori oneri finanziari connessi alla prima tranche di 80 milioni di euro del finanziamento sottoscritto con BEI, tirata nel mese di aprile 2024, e dai minori oneri finanziari sull'esposizione a tasso variabile.
Il tasso medio di indebitamento nell'esercizio 2025 è risultato pari a 3,59% in riduzione rispetto al dato del 2024 (4,06%).

30. Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito ammontano complessivamente a 35.038 migliaia di euro e presentano un decremento di 13.919 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente per la minore base dell'imponibile fiscale e per l'effetto derivante dalla fiscalità differita.
Le imposte dell'esercizio sono composte come da tabella si seguito riportata:

(migliaia di euro)

	2025	2024	Variazioni	%
IRES	26.640	38.982	(12.342)	-31,7%
IRAP	6.154	8.411	(2.257)	-26,8%
Totale imposte correnti	**32.794**	**47.393**	**(14.599)**	**-30,8%**
Imposte anticipate	2.537	1.324	1.213	91,6%
Imposte differite	(293)	240	(533)	n.a.
Totale imposte correnti, anticipate e differite	**35.038**	**48.957**	**(13.919)**	**-28,4%**

Per i dettagli sulla rilevazione delle imposte anticipate e differite si rinvia a quanto riportato nella nota 10.
Il tax rate per l'imposta IRES dell'esercizio 2025 è risultato pari a 22,7% inferiore all'imposta teorica del 24% per il diverso effetto derivante dalla fiscalità anticipata.

(migliaia di euro)

	2025		2024	
	IRES	**Incidenza %**	**IRES**	**Incidenza %**
Utile ante imposte	117.295		167.148	
Imposta teorica	28.151	24,0%	40.116	24,0%
Effetto delle variazioni in aumento/(dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria				
Costi non deducibili	241	0,2%	168	0,1%
Altre	(1.752)	1,5%	(1.302)	-0,8%
IRES Effettiva	**26.640**	**22,7%**	**38.982**	**23,3%**

Il tax rate per l'imposta IRAP dell'esercizio 2025 è risultato pari a 5,2% in misura superiore rispetto all'imposta teorica del 4,8%.

(migliaia di euro)

	2025		2024	
	IRAP	**Incidenza %**	**IRAP**	**Incidenza %**
Utile ante imposte	117.295		167.148	
Imposta teorica	5.630	4,8%	7.990	4,78%
Effetto delle variazioni in aumento/(dim.ne) rispetto all'imposta ordinaria				
Altre	182	0,2%	41	0,0%
Oneri e proventi finanziari	342	0,3%	380	0,2%
IRAP Effettiva	**6.154**	**5,2%**	**8.411**	**5,0%**

Altre informazioni

31. Parti correlate

Le parti correlate di ENAV, identificate secondo quanto previsto dallo IAS 24 Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate, riguardano operazioni effettuate nell'interesse della Società e fanno parte della ordinaria gestione e sono regolate, ove non diversamente indicato, a condizioni di mercato. In data 17 marzo 2025, il Consiglio, il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato, previo parere favorevole del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, la nuova Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate che recepisce l'emendamento al Regolamento Parti Correlate attuato da CONSOB con Delibera 21624 del 10 dicembre 2020 in attuazione della delega contenuta nel novellato art. 2391-bis del Codice civile. Tale procedura è redatta in conformità al suddetto articolo del Codice civile e in ottemperanza ai principi dettati dal Regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate di cui alla delibera CONSOB n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche e integrazioni.
Nelle tabelle seguenti sono riportati i saldi economici e patrimoniali derivanti dai rapporti di ENAV con entità correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e ai dirigenti con responsabilità strategiche rispettivamente per gli esercizi 2025 e 2024.

(migliaia di euro)

	Saldo al 31.12.2025							
Denominazione	Crediti commerciali e altre attività correnti e non	Attività finanziarie correnti e non correnti	Debiti finanziari	Debiti commerciali e altre passività correnti	Ricavi e altri ricavi operativi	Costi per beni e servizi e altri costi operativi	Costi godimento beni di terzi	Proventi finanziari
Controllate dirette								
Techno Sky S.r.l	26.475	0	790	110.545	4.848	75.451	32	0
IDS AirNav S.r.l.	8.690	0	0	3.742	3.160	3.191	0	98
Enav Asia Pacific Sdn Bhd	69	0	0	0	145	0	0	0
Enav North Atlantic LLC	0	3.610	0	0	0	0	0	89
D-Flight S.p.A.	1.426	0	0	357	605	256	0	0
Correlate esterne								
MEF	12.989	0	0	68.801	12.982	0	0	0
MIT	30.000	0	0	0	35.450	0	0	0
Gruppo Leonardo	14	0	0	15.064	28	775	0	0
Gruppo CDP	33	0	0	29.684	260	12.933	0	0
ITA Airways	10.888	0	0	0	76.873	0	0	0
Altre correlate esterne	41	0	0	14	79	311	28	0
Saldo di Bilancio	**254.875**	**3.610**	**790**	**421.920**	**1.194.124**	**219.436**	**1.053**	**15.306**
inc.% parti correlate	**35,6%**	**100,0%**	**100,0%**	**54,1%**	**11,3%**	**42,3%**	**5,7%**	**1,2%**

(migliaia di euro)

	Saldo al 31.12.2024							
Denominazione	Crediti commerciali e altre attività correnti e non	Attività finanziarie correnti e non correnti	Debiti finanziari	Debiti commerciali e altre passività correnti	Ricavi e altri ricavi operativi	Costi per beni e servizi e altri costi operativi	Costi godimento beni di terzi	Proventi finanziari
Controllate dirette								
Techno Sky S.r.l	29.218	0	93	115.058	5.789	76.909	34	0
IDS AirNav S.r.l.	8.645	5.020	0	2.970	3.119	3.410	0	94
Enav Asia Pacific Sdn Bhd	41	0	0	0	157	0	0	0
Enav North Atlantic LLC	0	3.987	0	0	0	0	0	34
D-Flight S.p.A.	1.652	0	0	68	547	30	0	0
Correlate esterne								
MEF	10.890	0	0	61.325	10.880	0	0	0
MIT	30.000	0	0	0	34.212	0	0	0
Gruppo Enel	0	0	0	340	0	3.050	0	0
Gruppo Leonardo	28	0	0	10.269	42	564	0	0
Gruppo CDP	0	0	0	109	112	828	0	0
ITA Airways	12.375	0	0		83.924	-	0	0
Altre correlate esterne	0	0	0	509	83	623	28	0
Saldo di Bilancio	**216.111**	**9.007**	**588.514**	**280.522**	**1.076.977**	**210.797**	**964**	**16.923**
inc.% parti correlate	**43,0%**	**100,0%**	**0,0%**	**68,0%**	**12,9%**	**40,5%**	**6,4%**	**0,8%**

La natura dei principali rapporti sopra riportati con entità correlate interne, rappresentate dalle Società controllate da ENAV, e entità correlate esterne, quali il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e le entità sottoposte al controllo del MEF, è di seguito rappresentata oltre che dettagliatamente descritta nel commento delle singole voci di bilancio nella nota illustrativa:

- i rapporti con la società controllata Techno Sky riguardano essenzialmente l'erogazione da parte di quest'ultima dei servizi connessi alla manutenzione degli apparati di assistenza al volo, manutenzione degli impianti AVL, nonché tutte le attività di manutenzione per le infrastrutture civili non legate a funzioni operative. Nell'ambito della voce ricavi sono iscritti principalmente i servizi intercompany erogati centralmente da ENAV;
- i rapporti con la società IDS AirNav riguardano sia delle attività che la controllata eroga nei confronti di ENAV che dei servizi centralizzati svolti da ENAV ai sensi del contratto di servizio intercompany formalizzato tra le parti e i compensi del Consiglio di Amministrazione riversati alla controllante. Il finanziamento erogato negli esercizi precedenti dalla controllante è stato chiuso a fine 2025;
- i rapporti con la società controllata Enav Asia Pacific riguardano principalmente il riaddebito dei costi per il personale distaccato;
- i rapporti con Enav North Atlantic si riferiscono al contratto di finanziamento erogato nel 2017 per consentire alla controllata di assolvere alle scadenze associate all'investimento in Aireon. Tale finanziamento, pari a 3,5 milioni di dollari, ha scadenza il 31 dicembre 2028 e prevede un tasso di interesse pari al 2%;
- i rapporti con la società D-Flight riguardano i servizi intercompany erogati centralmente da ENAV oltre ai compensi del Consiglio di Amministrazione riversati alla controllante;

- i rapporti con il MEF si riferiscono principalmente a rapporti di credito e ricavo per il rimborso delle tariffe relative ai servizi erogati da ENAV in regime di esenzione e che sono posti a carico del MEF in conformità alle normative europee e italiane, oltre a posizioni di debito per gli importi incassati da ENAV e relative alle quote di competenza dell'Aeronautica Militare Italiana per le tariffe di rotta. Tale debito, a valle dell'approvazione del Bilancio di Esercizio di ENAV, viene posto in compensazione con la posizione creditizia;
- i rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si riferiscono a rapporti di credito e ricavo derivanti sia da un contributo in conto esercizio finalizzato a compensare i costi sostenuti da ENAV per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa ai sensi di quanto previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/2005 e da crediti per contributi in conto impianti PON Reti e Mobilità sulla base di convenzioni stipulate tra le parti e a valle della registrazione delle stesse da parte della Corte dei Conti. Tali contributi vengono imputati a conto economico per un importo commisurato all'ammortamento degli investimenti a cui si riferiscono i contributi;
- i rapporti con il Gruppo Leonardo si riferiscono essenzialmente alle attività legate agli investimenti di ENAV, alle manutenzioni e all'acquisto di parti di ricambio per gli impianti e apparati per il controllo del traffico aereo;
- i rapporti con il Gruppo Cassa Depositi e Prestiti (CDP) si riferiscono alle attività afferenti al gruppo Fincantieri in particolare con IDS Ingegneria dei Sistemi S.p.A. con cui il Gruppo ENAV ha rapporti riferiti sia a commesse attive che a contratti passivi e dall'esercizio 2025 anche ai rapporti con TIM con cui il Gruppo ad attività legate a costi di esercizio ed investimenti;
- i rapporti con ITA Airway quale compagnia aerea, a controllo MEF, utente dello spazio aereo italiano;
- i rapporti con le altre correlate contengono posizioni residuali.

Per Dirigenti con Responsabilità Strategiche (DIRS) si intendono l'Amministratore Delegato di ENAV e quattro dirigenti con posizioni di rilievo nell'ambito della Società, nominati dal Consiglio di Amministrazione, su parere dell'Amministratore Delegato individuati nelle figure del Chief Financial Officer, del Chief HR and Corporate Services Officer, del Chief Operating Officer e del Chief Technology Officer.
Di seguito vengono riportate le competenze, al lordo degli oneri e contributi previdenziali e assistenziali relativi ai dirigenti con responsabilità strategiche di ENAV:

(migliaia di euro)

	2025	2024
Competenze con pagamento a breve/medio termine	2.557	2.501
Altri benefici a lungo termine	0	0
Pagamenti basati su azioni	1.692	954
Totale	**4.249**	**3.455**

Relativamente ai compensi del Collegio Sindacale riferiti all'esercizio 2025, si segnala che gli stessi ammontano a 96 migliaia di euro in linea con quanto rilevato nell'esercizio precedente.
Per ulteriori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Remunerazione redatta ai sensi dell'art. 123 ter del TUF.
ENAV in applicazione al CCNL aderisce al Fondo Prevaer il quale è il Fondo Pensione Nazionale Complementare per il personale non dirigente del Trasporto Aereo e dei settori affini. Gli organi sociali del Fondo, come riportato all'art. 14 dello Statuto del Fondo Prevaer, sono formati dall'Assemblea dei soci delegati, dal Consiglio di Amministrazione, dal Presidente e vice Presidente e dal Collegio dei Sindaci; la rappresentanza dei soci è fondata sul criterio della partecipazione paritetica tra la rappresentanza dei lavoratori e quella delle imprese aderenti. Il Consiglio di Amministrazione del Fondo delibera, tra l'altro, sui criteri generali per la ripartizione del rischio in materia di investimenti e partecipazioni nonché sulle politiche di investimento, sulla scelta dei soggetti gestori e sull'individuazione della banca depositaria.

32. Piano di incentivazione azionaria di lungo termine e di breve termine

L'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo, nelle riunioni tenutesi in data 21 maggio 2020 e 28 aprile 2023 ha approvato i Piani di incentivazione azionaria di lungo termine basati su azioni, denominati Piano di Performance Share, rispettivamente per i periodi 2020-2022 e 2023-2025 conferendo al Consiglio di Amministrazione il mandato per l'attuazione e la gestione dei Piani stessi.
I beneficiari dei Piani sono l'Amministratore Delegato, i Dirigenti con Responsabilità Strategica e un massimo di 10 figure manageriali di ENAV e delle Società Controllate che saranno identificate dall'Amministratore Delegato di ENAV tra coloro che ricoprono posizioni a maggiore impatto sui risultati o con rilevanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi pluriennali della Società e del Gruppo.
I Piani sono articolati in tre cicli di *vesting*, ciascuno di durata triennale, e prevedono l'assegnazione gratuita a favore dei beneficiari individuati, di un numero variabile di azioni ordinarie di ENAV S.p.A. in funzione del raggiungimento di specifici obiettivi di performance distinti per ciascun ciclo.
Tali obiettivi sono stati identificati nel *Total Shareholder Return* relativo (TSR), nell' EBIT cumulato, nel Free Cash Flow cumulato e un indicatore di sostenibilità identificato per ogni periodo di *vesting* e deliberato dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato Remunerazioni, previo coordinamento con il Comitato Sostenibilità.
I Piani prevedono per tutti i beneficiari un periodo di maturazione triennale che intercorre tra l'attribuzione ed il perfezionamento della titolarità del diritto a ricevere il premio azionario da parte dei beneficiari. Il piano di incentivazione prevede altresì un vincolo di indisponibilità, definito periodo di lock-up, diverso a seconda dei Piani di Performance Share interessati, ossia per il piano riferito al periodo 2020-2022 è stato definito un vincolo di indisponibilità sul 30% delle azioni assegnate ai beneficiari, vincolo innalzato al 50% delle azioni assegnate nel Piano di Performance Share 2023-2025, mentre in ambedue i piani il vincolo persiste per un periodo di due anni dal termine del periodo di *vesting*.
È inoltre previsto che venga assegnato un numero di azioni aggiuntive, definito *dividend equivalent*, pari ai dividendi ordinari e straordinari distribuiti da ENAV durante il periodo di *vesting*, che sarebbero spettati sul numero di azioni effettivamente assegnato ai beneficiari in ragione dei livelli dei parametri di performance conseguiti nei termini e alle condizioni previste nei Piani e nei regolamenti attuativi. Su tali azioni aggiuntive non si applica il lock-up.
Gli obiettivi di performance sono composti dai seguenti indicatori:

- una componente *market based* (con un peso del 40% dei diritti attribuiti) legata alla misurazione della performance di ENAV in termini di TSR relativamente al Peer Group già individuato dalla Società;
- una componente *non-market based* (con un peso complessivamente pari al 60% dei diritti attribuiti) legata al raggiungimento degli obiettivi di Free Cash Flow ed EBIT cumulati rispetto ai target di piano e all'indicatore ESG definito per ogni periodo di *vesting*.

Il Piano di performance Share 2020-2022 ha visto nel 2025 il termine del terzo ciclo di *vesting* 2022-2024 avviato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 18 ottobre 2022 e in conformità al Regolamento si è proceduto all'attribuzione nel corso del 2025 di n. 361.835 azioni ai beneficiari del Piano sulla base della consuntivazione dei dati stessi per un controvalore pari a 1,4 milioni di euro.
Il Piano di Performance share triennale 2023-2025 ha visto l'avvio del primo ciclo di *vesting* (2023-2025) con delibera del Consiglio di Amministrazione del 18 luglio 2023, del secondo ciclo di *vesting* (2024-2026) con delibera del 29 novembre 2024 e del terzo ciclo di *vesting* (2025-2027) con delibera del 31 luglio 2025 in cui sono stati approvati anche i relativi regolamenti, come da tabella allegata.

Attribuzione	Piano di Performance Share	Periodo di vesting	Assegnazione azioni	Termine Lock up	Azioni attribuite (*)
2023	2023-2025	2023-2025	2026	01/01/28	341.037
2024	2023-2025	2024-2026	2027	01/01/29	377.573
2025	2023-2025	2025-2027	2028	01/01/30	388.313

(*) Il numero di azioni si riferisce al valore target di diritti attribuibili per ciascun anno.

Con riferimento alla valutazione del piano di incentivazione azionaria di lungo termine ai sensi del principio IFRS 2, per la componente *market based* è stato utilizzato il criterio di calcolo con il Metodo Monte Carlo che, sulla base di opportune ipotesi, ha consentito di definire un consistente numero di scenari alternativi nell'arco temporale considerato. Diversamente, la componente *non-market based* non è rilevante ai fini della stima del *fair value* al momento dell'assegnazione, ma viene aggiornato in ogni reporting date per tenere conto delle aspettative relative al numero di diritti che potranno maturare in base all'andamento dell'EBIT, del Free Cash Flow e dell'indicatore ESG rispetto ai target di Piano.
Al 31 dicembre 2025, il *fair* value complessivo del Piano di Performance Share 2023-2025 per tutti e tre i cicli di *vesting* è stato pari a 1,1 milioni di euro.

L'Assemblea degli Azionisti di Enav, tenutasi il 28 maggio 2025 ha, tra gli altri punti, approvato "Il Documento Informativo relativo all'assegnazione di diritti a ricevere gratuitamente azioni in relazione alla quota differita del sistema di incentivazione a breve termine (STI)" per l'esercizio 2024 e per l'esercizio 2025, ossia il piano di incentivazione variabile di breve periodo determinato sulla base del valore dello Short Term Incentive maturato di cui, una quota del 20% sarà differita nel tempo e riconosciuta sotto forma di diritti, collegati al raggiungimento di specifiche performance.
Il Consiglio di Amministrazione del 23 giugno 2025 ha deliberato l'attuazione del piano attraverso la definizione del numero dei diritti assegnati ai beneficiari in relazione alla quota differita per il 2024 e il relativo regolamento.
Il numero dei diritti, definito dal rapporto fra la quota oggetto di differimento dello STI 2024 e il prezzo di riferimento determinato dalla media aritmetica dei prezzi delle azioni registrati nel corso dei 30 giorni di borsa aperta antecedenti la data di assegnazione, è stato pari a 50.536 riferiti complessivamente all'Amministratore Delegato e i Dirigenti con responsabilità strategiche. Il numero dei diritti sarà successivamente rideterminato sulla base delle condizioni di performance conseguite nel periodo di *vesting* che va dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2025 con riferimento all'obiettivo biennale relativo ai Capex cumulati nel biennio 2024-2025. I diritti saranno convertibili in azioni successivamente all'Assemblea di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2026. L'importo differito per complessivi 199 migliaia di euro è stato iscritto nel patrimonio netto nella riserva stock grant.

33. Attività e passività distinte per scadenza e per categoria

(migliaia di euro)

	Entro l'esercizio successivo	Dal 2° al 5° esercizio	Oltre il 5° esercizio	Totale
Attività finanziarie non correnti	0	3.610	0	3.610
Attività per imposte anticipate	0	9.951	0	9.951
Crediti per attività regolamentata non correnti	0	195.099	0	195.099
Totale	**0**	**208.660**	**0**	**208.660**
Passività finanziarie non correnti	387.587	103.031	111.989	602.607
Passività per imposte differite	0	0	0	0
Altre passività non correnti	0	26.503	102.132	128.635
Debiti per attività regolamentata non correnti	0	9.681	0	9.681
Totale	**387.587**	**139.215**	**214.121**	**740.923**

Le passività finanziarie includono anche gli interessi bancari per l'intera durata dei finanziamenti. Si rimanda a tal fine a quanto riportato nella nota seguente n. 36.
Le altre passività non correnti con scadenza oltre il 5° esercizio si riferiscono alla quota dei contributi in conto impianti commisurata agli ammortamenti dei progetti di investimento a cui si riferiscono.
Si precisa che il valore di iscrizione delle passività finanziarie correnti e non correnti approssima il *fair value* delle stesse.

Nelle seguenti tabelle si riporta il dettaglio delle attività e passività finanziarie della società richiesto dall'IFRS 7 secondo le categorie individuate dall'IFRS 9, valorizzate al 31 dicembre 2025 e 2024:

(migliaia di euro)

	Attività finanziarie e crediti al costo ammortizzato	Attività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico complessivo	Passività finanziarie e debiti al costo ammortizzato	Passività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico	Passività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico complessivo	al 31.12.2025
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.610	0	0	0	0	3.610
Crediti commerciali e verso il Gruppo	254.875	0	0	0	0	254.875
Crediti da attività regolamentata correnti e non correnti	415.535	0	0	0	0	415.535
Altre attività correnti e non correnti	23.744	0	0	0	0	23.744
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	429.139	0	0	0	0	429.139
Totale	**1.126.903**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1.126.903**
Passività finanziarie correnti e non correnti	0	0	571.148	0	0	571.148
Debiti commerciali e verso il Gruppo	0	0	241.587	0	0	241.587
Debiti da attivitaattività regolamentata correnti e non correnti	0	0	42.500	0	0	42.500
Altre passività correnti e non correnti	0	0	308.968	0	0	308.968
Totale	**0**	**0**	**1.164.203**	**0**	**0**	**1.164.203**

(migliaia di euro)

	Attività finanziarie e crediti al costo ammortizzato	Attività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico complessivo	Passività finanziarie e debiti al costo ammortizzato	Passività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico	Passività finanziarie al fair value con impatto sul conto economico complessivo	al 31.12.2024
Attività finanziarie correnti e non correnti	9.007	0	0	0	0	9.007
Crediti commerciali e verso il Gruppo	239.608	0	0	0	0	239.608
Crediti da attività regolamentata correnti e non correnti	608.995	0	0	0	0	608.995
Altre attività correnti e non correnti	16.059	0	0	0	0	16.059
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	346.661	0	0	0	0	346.661
Totale	**1.220.330**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1.220.330**
Passività finanziarie correnti e non correnti	0	0	604.573	0	0	604.573
Debiti commerciali e verso il Gruppo	0	0	231.050	0	0	231.050
Debiti da attività regolamentata correnti e non correnti	0	0	51.560	0	0	51.560
Altre passività correnti e non correnti	0	0	304.361	0	0	304.361
Totale	**0**	**0**	**1.191.544**	**0**	**0**	**1.191.544**

34. Garanzie e impegni

Le garanzie si riferiscono a fidejussioni prestate a terzi per 1.276 migliaia di euro (1.180 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e registrano un incremento di 96 migliaia di euro derivante principalmente dal rilascio di fidejussione a garanzia di un Performance Bond per Ammodernamento ATS, tale incremento risulta parzialmente compensato dallo svincolo di fidejussioni a garanzia di commesse estere, diminuzioni di fidejussioni per contratti di affitto e a adeguamenti valutari su posizioni preesistenti.

35. Obblighi di trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche

Ai sensi dell'art. 1, commi 125 e 126 della Legge 124 del 4 agosto 2017 e successive modificazioni, che ha introdotto delle misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche, sono indicate di seguito le informazioni in merito alle erogazioni ricevute da soggetti pubblici/entità pubbliche italiane a favore di ENAV. L'informativa tiene conto delle erogazioni ricevute di importo superiore a 10 migliaia di euro effettuate dal medesimo soggetto erogante nel corso del 2025.

(migliaia di euro)

Soggetto erogante	Data Incasso	Importo	Causale
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	20/10/25	30.000	Contributo in conto esercizio finalizzato a compensare i costi sostenuti dalla Capogruppo per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa ai sensi di quanto previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/05
Totale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		**30.000**	
Totale complessivo		**30.000**	

36. Gestione dei rischi finanziari

La Società, nello svolgimento della propria attività di business, è esposta a diversi rischi finanziari quali rischi di mercato (rischio cambio e rischio tasso di interesse), il rischio di credito ed il rischio di liquidità. La gestione di tali rischi si basa sul presidio di specifici Comitati interni, composti dal top management della Società, cui è affidato il ruolo di indirizzo strategico e di supervisione della gestione dei rischi e su Policy che definiscono i ruoli e le responsabilità per i processi di gestione, la struttura dei limiti, il modello delle relazioni e gli strumenti di copertura e di mitigazione.

Rischio di credito

ENAV è esposta al rischio di credito che si sostanzia nel rischio che una o più controparti commerciali possano divenire incapaci di soddisfare del tutto o in parte le proprie obbligazioni di pagamento. Tale rischio si manifesta principalmente in relazione ai crediti commerciali correnti relativi alle attività operative, e in particolare in connessione sia ai crediti derivanti dalle attività sul mercato non regolamentato che ai servizi di Rotta e i servizi di Terminale, che rappresentano la maggiore esposizione in bilancio. Tali somme si riferiscono essenzialmente ai crediti maturati nei confronti di Eurocontrol. In tale contesto, la misurazione del rischio di credito nei confronti di Eurocontrol è direttamente correlata ai profili di rischiosità associati al settore delle compagnie aeree. Nello specifico, Eurocontrol non assume alcun rischio di credito a fronte dell'eventuale insolvenza dei vettori e salda le proprie passività verso ENAV solo a seguito dell'avvenuto incasso delle rispettive somme dalle compagnie aeree. Eurocontrol invece si attiva direttamente per il recupero degli stessi, avviando anche le relative azioni giudiziali ove necessario, per i crediti di rotta ed in collaborazione con ENAV per il recupero dei crediti di terminale.
A fronte del rischio di inadempienza da parte dei debitori della Società è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione (*Expected Credit Loss*) determinato in conformità al principio IFRS 9 ed oggetto di specifico aggiornamento nel corso dell'esercizio e basato sul deterioramento del merito creditizio di un paniere di società rappresentative del settore del trasporto aereo.
La seguente tabella fornisce una ripartizione dei crediti commerciali (correnti e non correnti) al 31 dicembre 2025.

(migliaia di euro)

	al 31.12.2025	A scadere	Scaduto da 0-30 gg	Scaduto da 31-90 gg	Scaduto da 91-150 gg	Scaduto da oltre 150 gg
Crediti commerciali	252.438	204.042	4.689	1.751	856	41.100
Fondo svalutazione crediti	(34.223)	(96)	(95)	(123)	(143)	(33.766)
Valore netto	**218.215**	**203.946**	**4.594**	**1.628**	**713**	**7.334**
% di ECL (expected credit loss) per fasce di scaduto	**13,6%**	**0,0%**	**2,0%**	**7,0%**	**16,7%**	**82,2%**

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che ENAV, pur essendo solvibile, possa trovarsi nelle condizioni di non poter far fronte tempestivamente agli impegni associati alle proprie passività finanziarie, previsti o imprevisti, per difficoltà nel reperire risorse finanziarie, o che sia in grado di farlo solo a condizioni economiche sfavorevoli a causa di fattori legati alla percezione della propria rischiosità da parte del mercato, o di situazioni di crisi sistemica quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, credit crunch e crisi del debito sovrano, ovvero risulti inadempiente agli impegni (covenant) assunti in alcuni contratti di finanziamento.

Al 31 dicembre 2025 ENAV ha disponibilità liquide per 429,1 milioni di euro e dispone di linee di credito a breve termine non utilizzate per un ammontare totale di 194 milioni di euro. Si tratta di: i) linee di credito *uncommitted*, soggette a revoca, per 44 milioni di euro, che non prevedono il rispetto di *covenant né altri impegni contrattuali, di cui, 29 milioni di euro anticipi finanziari utilizzabili senza alcun vincolo di destinazione e 15 milioni di euro per anticipi export; ii) linee di credito committed*, per un importo complessivo di 150 milioni di euro con scadenza iniziale a marzo 2026. A tal fine si segnala, che nel mese di gennaio 2026, tali linee *committed* sono state rinnovate nell'ambito di un'operazione di *refinancing* e ridotte nella misura complessiva di 90 milioni di euro.

Nel lungo periodo, il rischio di liquidità è mitigato attraverso una strategia di gestione dell'indebitamento che prevede una struttura diversificata delle fonti di finanziamento, in termini sia di natura degli affidamenti sia di controparti, cui ricorrere per la copertura dei propri fabbisogni finanziari ed un profilo di *maturity* del debito equilibrato.

Nel rispetto degli indirizzi generali fissati dal vertice e dalla Policy approvata dal Consiglio di Amministrazione, la struttura Finance, definisce la struttura finanziaria di breve e di medio lungo periodo e la gestione dei relativi flussi finanziari. Le scelte sono principalmente orientate a: i) garantire risorse finanziarie disponibili adeguate per gli impegni operativi di breve termine previsti, sistematicamente monitorati attraverso l'attività di pianificazione di tesoreria; ii) mantenere un liquidity buffer prudenziale sufficiente a far fronte ad eventuali impegni inattesi; iii) garantire un livello minimo della riserva di liquidità per assicurare l'integrale copertura del debito di breve termine e la copertura del debito a medio–lungo termine scadente in un orizzonte temporale di 24 mesi, anche nel caso di restrizioni all'acceso al credito; iv) assicurare un adeguato livello di elasticità per i programmi di sviluppo a medio lungo termine della società, relativi ai contratti di investimento per la modernizzazione tecnologica ed infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo.

L'esposizione finanziaria lorda di ENAV, alla data del 31 dicembre 2025, è pari a 570,6 milioni di euro ed è rappresentata dall'indebitamento nei confronti del sistema bancario per finanziamenti a medio e lungo termine di cui 379,1 milioni di euro esigibili entro i dodici mesi e per 3,4 milioni di euro da debiti per lease.

Nella tabella seguente viene riportata un'analisi delle scadenze, basata sugli obblighi contrattuali di rimborso e esposte per i finanziamenti bancari a medio lungo termine al valore nominale, senza considerare gli effetti del costo ammortizzato:

(migliaia di euro)

Finanziatore	Tipologia	Debito residuo al 31.12.2025	<1 anno	da 1 a 2 anni	da 3 a 5 anni	>5 anni
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 15 anni	36.767	8.985	9.121	18.661	0
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 15 anni	37.333	5.333	5.333	16.000	10.667
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 16 anni	53.103	4.828	4.828	14.483	28.964
BEI - Banca Europea per gli Inv.ti	M/L termine a 16 anni	80.000	0	0	19.200	60.800
Term loan pool di banche	M termine a 3 anni	360.000	360.000	0	0	0
Debiti finanziari IFRS 16		3.405	1.062	869	1.420	54
Totale		**570.608**	**380.208**	**20.151**	**69.764**	**100.485**

I contratti di finanziamento di cui sopra prevedono impegni generali e covenant per la società di contenuto anche negativo, che, per quanto in linea con la prassi di mercato per contratti di finanziamento di importo e natura assimilabili, potrebbero limitarne l'operatività. In particolare, tali contratti prevedono alcune ipotesi di rimborso anticipato al verificarsi di determinati eventi di inadempimento (Events of default) al ricorrere dei quali la società potrebbe essere obbligata a rimborsare integralmente e immediatamente i relativi finanziamenti.
In particolare, si evidenzia quanto segue:

- i contratti di finanziamento sottoscritti tra ENAV e la European Investment Bank (BEI) rispettivamente per un importo pari a 180 milioni di euro nel 2014 e di 70 milioni di euro nel 2016 con il fine di finanziare i programmi di investimento connessi al 4-flight ed altri progetti, finanziamenti integralmente utilizzati al 31 dicembre 2025, prevedono il seguente piano di rimborso: i) per la tranche di 100 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da dicembre 2018 e scadenza dicembre 2029 e con interessi a tasso fisso pari a 1,515%; ii) per la tranche di 80 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da giugno 2018 e scadenza dicembre 2032 con interessi a tasso fisso pari a 1,01%; iii) per la tranche da 70 milioni di euro, rate semestrali posticipate a partire da agosto 2022 e scadenza agosto 2036 e con interessi a tasso fisso pari a 0,638%. Nel 2023 è stato sottoscritto tra la società e la European Investment Bank (BEI) un nuovo contratto di finanziamento per un importo pari a 160 milioni di euro con lo scopo di finanziare alcuni progetti di investimento che attengono all'implementazione di sistemi di controllo remoto delle torri per gli aeroporti minori e all'ammodernamento e digitalizzazione di una serie di infrastrutture e sistemi da realizzarsi nel periodo 2023-2028. Al 31 dicembre 2025 il finanziamento è stato utilizzato parzialmente per un importo di 80 milioni di euro. La tranche utilizzata prevede un piano di rimborso con rate semestrali posticipate a partire da agosto 2028 con scadenza aprile 2040 e con interessi a tasso fisso pari a 3,542% Per la tranche non ancora utilizzata la scadenza del periodo di disponibilità è ottobre 2026.

Tali contratti inoltre prevedono:

- una clausola di negative pledge, ossia un impegno a carico della società a non costituire né permettere che sussistano gravami su alcuno dei propri beni, ove per gravame si intende qualsiasi accordo o operazione relativa a beni, crediti o denaro realizzato/a come strumento per ottenere credito o per finanziare l'acquisizione di un bene;
- una clausola di cross-default che prevede la facoltà della BEI di chiedere il rimborso anticipato del finanziamento nel caso in cui la società o qualsiasi altra società del Gruppo non adempia ad obbligazioni ai sensi di qualsiasi operazione di finanziamento o altra operazione finanziaria, diversa da quella oggetto di tale contratto di finanziamento;
- una clausola di change of control, che prevede la facoltà della BEI di chiedere il rimborso anticipato del finanziamento nel caso in cui qualsiasi soggetto o gruppo di soggetti agendo di concerto ottenga il controllo di ENAV o la Repubblica Italiana cessi di detenere il controllo dell'Emittente.

I finanziamenti prevedono, altresì, il rispetto di taluni covenant finanziari, verificati su base annuale e semestrale e calcolati sui dati consolidati del Gruppo: i) il rapporto tra indebitamento finanziario netto e l'EBITDA inferiore a 4 volte; ii) il rapporto tra EBITDA e gli oneri finanziari non inferiore a 6 volte.

- il contratto di finanziamento in pool tra Enav e le banche BNL BNP Paribas, Intesa Sanpaolo ed UniCredit, sottoscritto a marzo 2023 ed emendato in data 20 settembre 2023 con modifiche non sostanziali, per un importo complessivo di 360 milioni di euro, della durata di tre anni e rimborso integrale a scadenza, prevede un tasso variabile indicizzato al tasso Euribor 3 mesi e con l'introduzione di meccanismi di price adjustment legati a parametri in materia di sostenibilità. Tale contratto di finanziamento richiede il rispetto del covenant finanziario dato dal rapporto tra indebitamento finanziario netto e l'EBITDA inferiore a 4 volte, verificato su base annuale e semestrale e calcolato sui dati consolidati del Gruppo. Nel contratto di finanziamento sono inoltre incluse, secondo le prassi di mercato, clausole di negative pledge, pari passu, cross-default e change of control.

Con riferimento anche agli esercizi pregressi, Enav ha sempre rispettato i covenant previsti da ciascun finanziamento. Alla data del 31 dicembre 2025 sulla base delle grandezze economico patrimoniali espresse nel bilancio consolidato, si ritengono rispettati i covenant previsti dai contratti di finanziamento esistenti.

Rischio di tasso di interesse

Le oscillazioni dei tassi di interesse influiscono sul valore di mercato delle attività e passività finanziarie del Gruppo e sul livello degli oneri finanziari netti. Il verificarsi di tali circostanze potrebbe avere effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Al 31 dicembre 2025 l'indebitamento finanziario lordo è espresso per circa il 36,5% a tassi fissi e per il restante a tassi variabili. Per l'esposizione a tasso variabile, come noto, il contesto macroeconomico di riferimento è stato caratterizzato da una progressiva diminuzione dell'Euribor con una conseguente riduzione degli oneri finanziari nel corso del 2025. Sebbene la maturity contrattuale residua dell'attuale esposizione debitoria a tasso variabile sia inferiore ai tre mesi, la società continua ad essere esposta al rischio di tasso di interesse per effetto dell'operazione di *refinancing* perfezionata nel mese di gennaio 2026. Considerando l'attuale contesto macro-economico che, per quanto noto, non lascia intravedere prospettive di crescita dei tassi di interesse, il rischio che variazioni in aumento dei tassi di interesse possano influire negativamente sul livello degli oneri finanziari netti rilevati a Conto Economico e sul valore dei cash flows futuri appare al momento meno probabile. Laddove nell'esercizio 2025 assumessimo una variazione di +/- 25bps dei tassi di interesse, l'effetto sul conto economico sarebbe stato pari a maggiori/minori oneri finanziari per circa 0,9 milioni di euro che, al netto dell'effetto fiscale, avrebbe influito sul risultato di esercizio e sul patrimonio netto per circa +/- 0,6 milioni di euro.
Al fine di limitare i potenziali effetti avversi delle fluttuazioni dei tassi, ENAV adotta politiche finalizzate al contenimento nel tempo del costo della provvista limitando la volatilità dei risultati. ENAV persegue tale obiettivo attraverso una sistematica attività di negoziazione con gli istituti di credito, scelti tra banche di primario standing, al fine di ottimizzare il costo medio del debito, nonché mediante la diversificazione strategica delle passività finanziarie per tipologia contrattuale, durata e condizioni di tasso (tasso variabile/tasso fisso). Per quanto attiene al finanziamento sottoscritto con la BEI ma non ancora utilizzato (loan commitment), l'esposizione al rischio tasso di interesse è mitigata anche dalla facoltà per la società di poter optare - per ciascuna tranche di utilizzo - per un tasso fisso o variabile. Nell'esercizio 2025, il costo medio dell'indebitamento bancario è stato pari a circa 3,59% (4,06% nell'esercizio precedente).
Allo stato attuale ENAV non detiene strumenti finanziari valutati in bilancio al fair value ed in quanto tali esposti a variazioni avverse a seguito di mutamenti nel livello di mercato dei tassi di interesse.
Ad oggi non sono stati utilizzati strumenti finanziari derivati per la gestione del rischio tasso di interesse.

Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di variazioni sfavorevoli nel livello corrente dei tassi di cambio deriva dall'operatività della società in valute diverse dall'euro e può determinare impatti negativi sui risultati economici e sul valore delle grandezze patrimoniali denominate in divisa estera. Nonostante ENAV operi principalmente sul mercato italiano, l'esposizione al rischio di cambio deriva essenzialmente dagli investimenti in divisa estera, il dollaro statunitense, in relazione all'acquisto della quota di partecipazione pari al 8,6% (10,35% post redemption) nel capitale sociale della società di diritto statunitense Aireon e dai contratti sottoscritti per l'erogazione dei servizi sul mercato non regolamentato denominati in valuta estera. Al fine di gestire l'esposizione al rischio di cambio, ENAV ha elaborato una Policy, le cui linee di indirizzo consentono l'utilizzo di differenti tipologie di strumenti, in particolare swap e forward, nonché opzioni su valute. Nell'ambito di tali politiche non sono tuttavia consentite attività con intento speculativo.
Alla data di chiusura del bilancio la società non ha in essere alcuna esposizione in strumenti finanziari derivati.

Rischi legati al Climate Change

Gli effetti del cambiamento climatico possono, nel lungo termine, generare interruzioni o degradi nella fornitura dei servizi per impatti su infrastrutture e asset tecnologici e, indirettamente, incidere sui volumi di traffico e sui costi operativi. I principali driver di rischio includono l'intensificazione di precipitazioni ed eventi estremi, l'aumento delle temperature, il rischio idraulico/costiero e le variazioni dei regimi di vento, come delineato anche nelle analisi di settore.
Gli impatti dei fenomeni determinati dai cambiamenti climatici sugli stakeholder del traffico aereo sono stati identificati e studiati negli anni a livello internazionale. In particolare, il documento di Eurocontrol "*Climate change risks for European aviation*" identifica cinque principali tipologie di fenomeni meteorologici che potranno potenzialmente avere impatto sul mondo aeronautico: 1) precipitazioni, intendendo per tali pioggia, neve e grandine che a livello intenso possono richiedere maggiori distanze di separazione tra gli aeromobili e comportando quindi un impatto diretto sulla capacità aeroportuale. Inoltre, le infrastrutture aeroportuali, così come anche le apparecchiature elettroniche, possono essere esposte al rischio di inondazioni; 2) temperatura, il cui innalzamento può causare impatti sulle infrastrutture, con conseguente aggravio dei relativi costi energetici; 3) innalzamento del livello del mare ed esondazione di fiumi con un rischio concentrato sugli aeroporti ubicati nella fascia costiera; 4) vento, intendendo per tale cambiamenti in direzione ed intensità con conseguenti necessità di modificare le procedure di volo e di riprogettare lo spazio aereo; 5) eventi estremi quali temporali ed uragani che potrebbero avere impatti sul ritardo dei voli.

La società ha condotto uno studio specialistico per valutare dettagliatamente gli effetti del cambiamento climatico nell'erogazione dei servizi sul territorio nazionale ed in particolare negli aeroporti. Lo studio è stato realizzato al fine di valutare gli impatti del *climate change* su due distinti orizzonti temporali (2030 e 2050) e due diversi scenari climatici utilizzati dall'IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*). Il primo scenario (SSP8.5), il più pessimistico, assume, entro il 2100, concentrazioni atmosferiche di CO2 triplicate o quadruplicate (840 / 1120 ppm) rispetto ai livelli preindustriali (280 ppm).
Lo studio ha determinato quanto segue: (i) per le precipitazioni estreme è prevista nel lungo termine una progressiva intensificazione del fenomeno che dovrebbe interessare un numero crescente di aeroporti nel tempo, particolarmente gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bolzano e Bari, partendo da una baseline (previsione a 5 anni) che vede gli aeroporti di Genova, Ronchi dei Legionari e Milano Malpensa quelli mediamente più impattati; (ii) per la temperatura si prevede un aumento di 1/1,5° nel medio periodo e di 2/2,5° nel lungo periodo, fenomeni che riguarderanno prevalentemente gli aeroporti di Lampedusa, Catania Fontanarossa, Roma Ciampino, Roma Urbe, Roma Fiumicino e Napoli che già nella baseline (5 anni) presentano le maggiori temperature massime, cui si aggiunge Bologna nel lungo termine (2050) che presenterà anche un aumento del numero di giorni con temperatura massima oltre i 43° C. L'innalzamento delle temperature può causare l'incremento dei costi energetici. Per quanto riguarda invece gli impatti sugli impianti tecnologici e quelli più propriamente aeronautici (impatti sulle prestazioni dei motori e sull'aereodinamica degli aeromobili, con potenziale impatto sulle procedure di volo e sull'impronta del rumore nelle aree che circondano gli aeroporti) i rischi si considerano accettabili e gestiti nel contesto delle tecnologie e delle procedure già oggi disponibili; per l'innalzamento del livello dei mari, si mantiene pressoché invariato il rischio di alluvione delle infrastrutture situate in zone costiere che riguarderebbe soprattutto le sedi aeroportuali di Cagliari e siti correlati, Venezia e Genova e i siti remoti VOR/DME di Chioggia e Radar di Ravenna; per il vento non sembrano sussistere criticità essendo le previsioni degli scenari orientati verso una diminuzione dell'intensità media dello stesso (conseguentemente la componente del vento al traverso dovrebbe proporzionalmente diminuire).
Per entrambi gli orizzonti temporali medio termine (2030) e lungo termine (2050) non si individuano, allo stato, criticità in termini di continuità nella erogazione dei servizi di navigazione rispetto allo scenario attuale. Gli esiti delle analisi condotte costituiscono le basi per il monitoraggio nel tempo dei fenomeni oggetto di studio, prevedendo un aggiornamento sistematico con periodicità pluriennale delle analisi di scenario necessarie alla valutazione degli impatti operativi e finanziari dei rischi climatici. Il presidio del rischio è assicurato da BIA/BCP, ridondanze tecnologiche e da un monitoraggio periodico con aggiornamenti pluriennali delle analisi di scenario.
In coerenza con il Piano di Sostenibilità, la strategia della società persegue l'adattamento e la resilienza degli asset, integrando gli effetti attesi del *climate change* nel Piano Industriale.
Sulla base di quanto sopra evidenziato, ad oggi la società ha considerato gli effetti derivanti dal cambiamento climatico nel proprio piano industriale e non si prevedono impatti significativi economici e sui flussi di cassa attesi.

Contesto macro - economico

Nel corso del 2025, così come per il 2024, la società non ha registrato impatti operativi, commerciali o economico-finanziari direttamente riconducibili al conflitto russo-ucraino o ad altri scenari di crisi internazionale. Le posizioni pregresse con controparti della Federazione Russa erano già state svalutate negli esercizi precedenti e non risultano ulteriori rapporti in essere con soggetti interessati dal regime sanzionatorio. Il Gruppo prosegue un monitoraggio costante del contesto geopolitico e assicura il pieno rispetto delle misure adottate dagli Stati dell'Unione Europea.
Sul fronte *supply chain*, non si rilevano criticità con effetti negativi sulla *business continuity,* sono stati mantenuti adeguati livelli di scorte per gli apparati a supporto dei servizi di navigazione aerea, al fine di assorbire eventuali ritardi lungo la catena di fornitura. Parallelamente, prosegue il *risk monitoring* per intercettare tempestivamente potenziali impatti sul business corrente e prospettico.
Anche con riferimento ai recenti conflitti in Medio Oriente, che potrebbero indebolire la componente di traffico internazionale e di sorvolo, i dati parziali riferibili al periodo in esame (2 settimane) sembrerebbero evidenziare ad oggi un impatto comunque limitato, con un volume di voli e Unità di Servizio che, pur in riduzione rispetto ai dati registrati a gennaio, resterebbero tuttavia ancora in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno 2025. Pertanto, laddove il contesto osservabile in tale frangente dovesse restare stabile anche nelle prossime settimane, ovvero la crisi in atto restasse circoscritta territorialmente e nel tempo, il traffico e le Unità di Servizio per l'anno 2026 potrebbero non subire particolari variazioni rispetto alle stime previste nel Piano Industriale e nel Piano di Performance.

A fronte, tuttavia, di un allargamento ed un allungamento del conflitto, l'impatto sui volumi di traffico in Italia potrebbe essere maggiore, con potenziali ripercussioni sulle stime di Unità di Servizio attese il 2026.
In tale ultimo caso, occorre ricordare come lo schema tariffario e delle performance a cui la Società è soggetta prevede comunque un sistema di condivisione dei rischi, per il quale la potenziale perdita di Unità di Servizio a carico della società, rispetto alla stima iniziale, non sarebbe, a parità di altre condizioni, mai superiore al 4,4%.

Rischi per contenziosi

Il contenzioso in materia tributaria, amministrativa, civile e di lavoro viene seguito dalle competenti strutture di ENAV che hanno fornito, per la redazione del presente Bilancio, un quadro completo ed esaustivo dei diversi procedimenti civili, amministrativi e giuslavoristici. A fronte del contenzioso, ENAV ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, degli specifici fondi per quei contenziosi il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti in accordo con le norme in materia di formazione del bilancio.
Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico della società, oltre a quanto già a tale titolo stanziato nei fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2025.

Contenzioso civile ed amministrativo

Il contenzioso civile ed amministrativo è riferibile, inter alia: i) alle azioni intraprese con riferimento ai giudizi in corso nei confronti di fornitori, società di gestione aeroportuale e vettori aerei insolventi o in fallimento o in altre procedure concorsuali, verso i quali sono sorte controversie per crediti che non è stato possibile recuperare sul piano stragiudiziale ed alcuni dei quali sono stati oggetto di svalutazione; ii) alle controversie riferibili alla resistenza a pretese giudiziali di fornitori o appaltatori che la società ritiene infondate, ovvero al recupero dei maggiori costi e/o danni che la società abbia sostenuto per inadempienze di fornitori/appaltatori; iii) controversie relative a provvedimenti di trasferimento o retrocessione di beni e impianti non più strumentali alla navigazione aerea; iv) a giudizi relativi a richiesta danni da sinistri aeronautici, il cui rischio di soccombenza è peraltro assunto normalmente dalla compagnia assicurativa di ENAV; v) a giudizi relativi all'impugnativa in materia di ostacoli alla navigazione aerea.

Procedimenti penali

In esito ad ordine di esibizione documentale ricevuto da ENAV, in data 13 giugno 2018, è stata prodotta documentazione inerente selezione di personale avente rapporto di parentela con ex Amministratore Unico della Società per l'assunzione al ruolo di controllore del traffico aereo, procedimento che, per quanto consta, risulta archiviato.
Pende in fase di udienza preliminare il procedimento penale avviato dalla Procura della Repubblica di Firenze afferente ad ipotizzato illecito in materia ambientale in relazione alla fornitura, da parte di soggetto terzo, di materiale utilizzato, tra l'altro, per l'esecuzione di talune opere civili relative anche all'appalto per l'ammodernamento dell'aeroporto di Pisa; nel contesto di tale appalto, affidato dalla committente Aeronautica Militare al Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) Thales/Techno Sky, le opere civili sono state subappaltate da Techno Sky a società terza che, a sua volta, ha provveduto ad approvvigionare il materiale attenzionato rifornendosi da altra società, origine del pendente procedimento.
Il procedimento in questione, nel quale Techno Sky è stata individuata tra le persone offese da reato, costituita parte Civile per ottenere il risarcimento dei danni, vede contestati agli imputati i reati di associazione per delinquere, reati relativi al traffico di rifiuti e di inquinamento ambientale, reati contro la pubblica amministrazione e reati di truffa in danno dei diversi soggetti coinvolti.
A seguito del sinistro occorso presso l'Aeroporto di Ciampino, quando un cittadino straniero si introduceva, in data 5 febbraio 2025, nei locali della Torre di ENAV, attuando una serie di gravi condotte illecite a danno di ENAV e della controllata Techno Sky, la Società ha provveduto a sporgere atto di denuncia querela ed il procedimento è ancora in fase di indagine.

37. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Tra gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio si segnala che il *management* aziendale ha finalizzato, a gennaio 2026, un'operazione di *refinancing* di quota parte del debito in scadenza a marzo 2026. In particolare, la soluzione finanziaria individuata da ENAV ha riguardato la sottoscrizione di (i) un *Term Loan* di 150 milioni di euro, della durata di 5 anni e di (ii) un *Term Loan* di 100 milioni di euro, della durata di 3 anni con un *pool* di banche (Intesa Sanpaolo, UniCredit e Mediobanca), entrambi da rimborsare integralmente a scadenza. Coerentemente con la strategia finanziaria della società, gli introiti di tale operazione di *refinancing* sono stati destinati a coprire quota parte dell'integrale rimborso del *Term Loan* di 360 milioni di euro sottoscritto a marzo 2023.
Tale soluzione di *funding,* nel confermare ulteriormente il riconosciuto ed apprezzato *standing* creditizio di ENAV, consente di consolidarne la struttura finanziaria nel medio lungo periodo. Nell'ambito della stessa operazione sono state inoltre rinnovate, con gli stessi istituti bancari, le linee di credito *committed* per complessivi 90 milioni di euro, di cui 60 milioni di euro a 5 anni e 30 milioni di euro a 3 anni.
Con riferimento al conflitto in Medio Oriente, iniziato a fine febbraio 2026, si rimanda a quanto riportato nell'ambito della Relazione sulla gestione al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione".

38. Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

In conformità a quanto richiesto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e agli orientamenti ESMA/2015/1415, si comunica che non vi sono state operazioni significative non ricorrenti nell'esercizio 2025.

39. Proposta all'Assemblea degli Azionisti di ENAV S.p.A.

Signori Azionisti,
il Consiglio di Amministrazione Vi propone di:

- approvare il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2025 di ENAV S.p.A. che chiude con un utile di esercizio di euro 82.256.817,35;
- destinare l'utile di esercizio per il 5% pari a euro 4.112.840,87 a riserva legale, come indicato dall'art. 2430 comma 1 del Codice civile, per euro 78.142.331,20 a titolo di dividendo in favore degli Azionisti e per euro 1.645,28 da riportare nella riserva disponibile per utili portati a nuovo;
- prelevare dalla riserva di capitali disponibile un importo di euro 78.552.000,00 al fine di distribuire, unitamente alla destinazione a dividendo del risultato di esercizio, un dividendo complessivo pari a euro 156.694.331,20 corrispondenti a un dividendo di euro 0,29 per ogni azione che risulterà in circolazione alla data di stacco della cedola, escluse le azioni proprie in portafoglio alla record date;
- porre in pagamento l'indicato dividendo dell'esercizio di euro 0,29 per azione il 24 giugno 2026, con data stacco della cedola coincidente con il 22 giugno 2026 e record date coincidente con il 23 giugno 2026.

Roma, 23 marzo 2026

Il Consiglio di Amministrazione



Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto sul Bilancio di Esercizio

Attestazione del Bilancio di esercizio di ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2025 ai sensi dell'art. 154-*bis*, comma 5 del D.lgs. 58/1998 e dell'art. 81-*ter* del Regolamento CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999

1. I sottoscritti Pasqualino Monti, in qualità di Amministratore Delegato, e Loredana Bottiglieri, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di ENAV S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-*bis*, commi 3 e 4, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998 n. 58:
   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
   - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2025.
2. Al riguardo, si rappresenta che:
   - la valutazione circa l'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2025 è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da ENAV S.p.A. in coerenza con il modello *Internal Control – Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission,* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
   - dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che:
   - 3.1 il Bilancio di esercizio di ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2025:
     a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
     b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
     c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente;
   - 3.2 la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 23 marzo 2026

L'Amministratore Delegato
Pasqualino Monti

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari
Loredana Bottiglieri

Relazione del Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

(ai sensi dell'art. 2429, comma 2 c.c. e dell'art. 153 T.U.F.)

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 (l'"Esercizio 2025"), il Collegio Sindacale di ENAV S.p.A. ("ENAV" o "Società") ha svolto i propri compiti istituzionali nel rispetto del Codice Civile, del D.Lgs. n. 39/2010 e del D.Lgs. n. 58/1998 ("Testo Unico della Finanza" o "TUF").

L'attività di vigilanza prevista dalla legge è stata altresì condotta secondo le indicazioni fornite da Consob, le previsioni del Codice di *Corporate Governance* delle società quotate (il "Codice"), cui la Società ha aderito, e delle Norme di comportamento fornite dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili da ultimo aggiornate nel mese di dicembre 2024. Con riferimento alle previsioni di cui al D.Lgs. n. 39/2010, ed in particolare all'art. 19, il Collegio Sindacale ha svolto anche la funzione di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile ("CCIRC").

Nomina e attività del Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale in carica all'atto della redazione della presente relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 28 maggio 2025 e resterà in carica sino alla data dell'Assemblea di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2027. Nel corso della riunione del 4 giugno 2025 e poi del 17 marzo 2026, il Collegio Sindacale ha svolto il primo e poi annuale processo di autovalutazione verificando, con esito positivo, il possesso da parte di tutti i componenti dei requisiti di indipendenza previsti dall'articolo 148, comma 3, del TUF e dal Codice. Il Collegio ha poi constatato in capo ai propri componenti l'insussistenza di ipotesi di ineleggibilità o decadenza degli stessi ai sensi degli artt. 2399 c.c. e 148, comma 3, TUF e delle previsioni del Codice ed ha verificato in capo agli stessi il rispetto del limite al cumulo degli incarichi previsto dall'art. 144-*terdecies* del Regolamento adottato con delibera n. 11971 del 14 maggio 1999 ("Regolamento Emittenti"), secondo quanto previsto altresì dallo Statuto Sociale e dal Regolamento interno dello stesso Collegio. In occasione dell'autovalutazione, il Collegio Sindacale ha altresì verificato l'adeguatezza della propria composizione e funzionamento. Gli esiti di tale processo di autovalutazione sono stati comunicati al Consiglio di Amministrazione il quale, in occasione della seduta del 23 giugno 2025 e del 30 marzo 2026, ha preso atto della verifica al riguardo effettuata dall'Organo di controllo. Di tale processo viene riferito all'interno della Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari relativa all'Esercizio 2025.

Le attività del Collegio Sindacale nel corso dell'Esercizio 2025 si sono svolte mediante periodiche riunioni, regolarmente verbalizzate, secondo specifica pianificazione adottata a norma del proprio Regolamento.

Alle riunioni del Collegio Sindacale è sempre invitato a partecipare il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo sulla Società ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 della L. n. 259/1958, il quale partecipa personalmente ovvero a mezzo di suo delegato.

Il Collegio Sindacale ha partecipato attivamente a tutti gli incontri organizzati dalla Società nell'ambito del programma di *induction* proposto agli Organi sociali ed alle sessioni strategiche organizzate dal Vertice con il contributo del *management* aziendale, in adempimento alle raccomandazioni del Codice, al fine di accrescere le competenze e le conoscenze dei settori di *business* in cui opera la Società.
Nel prosieguo si illustra il lavoro svolto dal Collegio Sindacale nei diversi ambiti in cui è esercitata l'attività di vigilanza.

L'osservanza della legge e dello statuto
La *governance* della Società risponde alla normativa ed ai regolamenti applicabili agli emittenti quotati, oltre che al Codice, e tiene conto della migliore prassi. Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni di legge e di Statuto, nonché sulle ulteriori norme rilevanti, innanzitutto con la partecipazione, e la conseguente acquisizione dei relativi flussi informativi, all'Assemblea degli Azionisti, ai Consigli di Amministrazione, alle riunioni del Comitato Remunerazioni, del Comitato Nomine e *Governance*, del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e del Comitato Sostenibilità. Nell'ambito dell'attività di propria competenza, il Collegio ha altresì incontrato l'Organismo di Vigilanza ("ODV"), l'Amministratore Delegato, incaricato dell'istituzione e del mantenimento del sistema di controllo interno e gestione dei rischi ("SCIGR"), il responsabile della struttura *Internal Audit*, il *Chief Financial Officer* ("CFO") e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari ("Dirigente Preposto"), la società incaricata della revisione legale PriceWaterhouseCoopers S.p.A. ("PWC"), i dirigenti responsabili di varie strutture aziendali, gli Organi di controllo delle società controllate italiane.
In particolare, nel corso dell'Esercizio 2025 il Collegio Sindacale, nell'attuale e precedente composizione, si è riunito 12 volte e ha partecipato a 12 riunioni del Consiglio di Amministrazione. Inoltre, quasi sempre collegialmente ovvero quanto meno nella persona del Presidente e/o di altri Sindaci, il Collegio Sindacale ha preso parte a 10 riunioni del Comitato Remunerazioni, a 9 riunioni del Comitato Nomine e *Governance*, a 14 riunioni del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e a 11 riunioni del Comitato Sostenibilità.
Con riguardo alla vigilanza in materia di responsabilità amministrativa della Società ai sensi del D.Lgs. 231/2001, il Collegio Sindacale ha ricevuto dall' ODV le informazioni e la documentazione inerenti le tematiche di propria competenza tramite incontri periodici ed ha esaminato la relazione dell'ODV sulle attività inerenti l'esercizio 2025.
Nello svolgimento della propria attività, il Collegio Sindacale si è costantemente coordinato con la struttura di *Internal Audit*, invitando il responsabile a partecipare ad alcune riunioni del Collegio, nel corso delle quali il Collegio ha, tra l'altro, esaminato la Relazione sulle attività svolte fino al 31 dicembre 2025. In tali incontri non sono emersi rischi o violazioni rilevanti non fronteggiati da azioni correttive. A tale conclusione si è inoltre pervenuti in seguito anche all'incontro e al conseguente scambio informativo con l'Amministratore Delegato, incaricato dell'istituzione e del mantenimento del SCIGR.

Sulla base dell'attività di vigilanza svolta dal Collegio Sindacale, è possibile affermare che la Società ha osservato gli obblighi in materia di informazioni regolamentate, ivi incluse le previsioni in materia di informazioni privilegiate.
Nel complesso, i flussi informativi interni ed esterni descritti e quelli risultanti dal continuo scambio di informazioni e documentazione, per come emerge anche dai verbali relativi alle riunioni del Collegio, appaiono idonei a comprovare l'adeguatezza della struttura organizzativa, delle procedure interne, degli atti sociali e delle deliberazioni degli organi sociali alle norme di legge, alle disposizioni statutarie e ai regolamenti applicabili, nonché al Codice. Pertanto, non risulta da segnalare alcuna violazione circa l'osservanza della legge, dello Statuto e dei regolamenti, né osservazioni degne di nota.
Nessuno dei Sindaci ha avuto interesse, per conto proprio o di terzi, in una determinata operazione durante l'esercizio, nonché nelle relative condotte poste in essere.

Il rispetto dei principi di corretta amministrazione

Il Collegio Sindacale ha acquisito tutte le informazioni strumentali allo svolgimento dei propri compiti di controllo e di vigilanza mediante: *i)* la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, del Comitato Remunerazioni, del Comitato Nomine e *Governance* e del Comitato Sostenibilità, *ii)* gli incontri avuti con i vertici della Società e con i responsabili delle strutture aziendali, *iii)* gli incontri avuti con la società incaricata della revisione legale dei conti e con l'Organismo di Vigilanza ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, *iv)* gli incontri e scambi informativi avuti con gli organi di controllo delle società controllate, nonché v) l'analisi delle informazioni provenienti dalle strutture.
Sulla base delle informazioni acquisite, le scelte gestionali appaiono ispirate al principio di corretta informazione e di ragionevolezza e gli Amministratori hanno agito con consapevolezza riguardo al livello di rischio ed agli effetti delle operazioni compiute.
Nel corso dell'esercizio, il Collegio Sindacale ha ricevuto, anche attraverso la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, dall'Amministratore Delegato e dal CFO, con cadenza trimestrale, informative sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione. In occasione delle diverse sedute consiliari sono stati approfonditi, tra l'altro, l'avanzamento del Piano industriale, l'andamento dello scenario economico-finanziario del Gruppo e il *budget* annuale. Come emerge dalla Relazione Annuale Integrata, nel corso dell'Esercizio 2025 non sono state poste in essere operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo.
Le azioni deliberate e attuate rispettano i principi di corretta amministrazione e non sono manifestamente imprudenti, azzardate o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale, né sono state poste in essere operazioni atipiche, inusuali, svolte con terzi, con società del Gruppo o con parti correlate o in conflitto di interessi.

La *governance* e l'adeguatezza dell'assetto organizzativo e del sistema di controllo interno

La Società mostra una *governance* strutturata, in linea con il Codice e con le previsioni regolamentari di Consob, nonché con le migliori prassi di mercato. Il Consiglio di

Amministrazione, nominato dall'Assemblea tenutasi il 28 aprile 2023 e che resterà in carica fino alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, risulta oggi composto da nove consiglieri, nelle persone di Alessandra Bruni (Presidente), Pasqualino Monti (Amministratore Delegato), Carla Alessi, Stefano Arcifa, Rozemaria Bala, Franca Brusco, Carlo Paris, Antonio Santi e Giorgio Toschi.

Il Consiglio di Amministrazione ha conferito le deleghe al dott. Pasqualino Monti, nominandolo anche amministratore incaricato del SCIGR. Il Consiglio, riservando a sé – tra l'altro – la competenza in ordine all'approvazione degli indirizzi, delle strategie aziendali della Società, delle direttive di indirizzo strategico nei confronti delle società controllate, del *budget* annuale, dei piani strategici e industriali pluriennali nonché delle operazioni di significativa rilevanza strategica della Società e, ove applicabile, delle società da questa controllate, ha conferito all'Amministratore Delegato Pasqualino Monti tutti i poteri per l'ordinaria e la straordinaria amministrazione della Società, compresa la legale rappresentanza, entro i limiti previsti nella delibera di attribuzione ed esclusi soltanto quelli riservati dalla legge, dallo Statuto ovvero dalla citata delibera al Consiglio oppure al suo Presidente.

Alla Presidente, cui compete il coordinamento della Segreteria del Consiglio di Amministrazione, e per essa delle attività dei Comitati endoconsiliari, sono fra l'altro attribuiti i poteri di coordinamento delle attività di *internal auditing* e di cura, in coordinamento con l'Amministratore Delegato, delle relazioni istituzionali nazionali ed internazionali e delle attività di comunicazione della Società e dei rapporti con i mezzi di informazione, nazionali ed esteri.

Le deleghe attribuite risultano effettivamente esercitate e, per quanto risulta al Collegio a seguito delle attività di vigilanza svolte, vi è corrispondenza tra la struttura decisionale adottata formalmente dalla Società e quella sussistente in concreto, anche con riguardo alle linee di dipendenza gerarchica, al processo aziendale di formazione e attuazione delle decisioni, a quello di informativa finanziaria, nonché alla definizione e alla concreta operatività dei diversi livelli di controllo.

Per quanto di competenza, non si sono riscontrate criticità in merito alla composizione, dimensione e funzionamento del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari, con particolare riguardo ai requisiti previsti per gli Amministratori indipendenti, alla determinazione delle remunerazioni, nonché alla completezza dell'informativa, alle competenze e alle responsabilità connesse a ciascuna struttura aziendale.

Il Collegio Sindacale ha acquisito informazioni e ha vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza organizzativa della Società, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza delle disposizioni impartite dalla Società alle sue controllate ai sensi dell'art. 114, comma 2, del TUF anche tramite acquisizione diretta di informazioni dai responsabili delle competenti strutture aziendali, incontri e scambi di informazioni con gli organi di controllo delle principali società controllate del Gruppo e incontri con la società di revisione.

Il Collegio Sindacale ha altresì vigilato sull'adeguatezza del SCIGR, mediante: *i)* l'esame della valutazione del Consiglio di Amministrazione che si è espresso positivamente

sull'adeguatezza e sull'effettivo funzionamento del SCIGR; *ii)* l'esame della Relazione del Dirigente Preposto con riferimento all'assetto amministrativo e contabile e al sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria; *iii)* l'esame dell'informativa finanziaria e non finanziaria; *iv)* l'esame dei rapporti e delle relazioni periodiche dell'*Internal Audit* a supporto della valutazione sull'adeguatezza del SCIGR secondo quanto previsto dall'art. 6 del Codice e dai relativi Principi e Raccomandazioni in coerenza con le strategie della Società; *v)* l'esame delle Relazioni finanziarie semestrale ed annuale, delle *risk policy* adottate dallo stesso Consiglio di Amministrazione, nonché delle Relazioni predisposte nell'ambito delle attività di Risk Management, volte a rappresentare i principali rischi del Gruppo ed i relativi piani di trattamento; *vi)* le informative previste dalle procedure interne in merito alle notizie/notifiche di procedimenti avviati da parte di organi/autorità dello Stato; *vii)* l'acquisizione di informazioni dai responsabili di strutture aziendali; *viii)* l'esame dei documenti aziendali; ix*)* i rapporti con gli organi di controllo delle principali società controllate ai sensi dei commi 1 e 2 dell'art. 151 TUF; *x)* la partecipazione ai lavori del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e, ove necessario, la trattazione congiunta di taluni temi specifici; *xi)* l'espletamento di specifiche iniziative di vigilanza, attivate anche nell'ambito di riunioni consiliari, nonché attraverso richieste di aggiornamento periodico alle strutture aziendali competenti su tematiche rilevanti ai fini dell'attività di vigilanza.

Nel corso del 2025, l'*Internal Audit* ha supportato le attività del Collegio Sindacale. Il Responsabile della struttura è stato invitato ed ha partecipato ad alcune riunioni del Collegio garantendo lo scambio di informazioni ed un allineamento delle rispettive attività di vigilanza e controllo, anche in raccordo con il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate.

In considerazione dell'applicabilità del Regolamento UE 2016/679 ("GDPR") è istituito – con collocazione all'interno della predetta struttura *Internal Audit* – il *Data Protection Officer*, il quale opera in autonomia e indipendenza con risorse economiche assegnate attraverso un *budget* annuale autonomo e con riporto diretto all'Amministratore Delegato.

Nel corso del 2025 l'*Internal Audit* ha ricevuto alcune segnalazioni attraverso i canali di *whistleblowing* della Società. Tutte le segnalazioni sono state prese in carico e gestite, in ottemperanza al Regolamento Whistleblowing da ultimo approvato dal Consiglio di Amministrazione il 17 ottobre 2024. Nello svolgimento delle proprie attività, il Collegio Sindacale ha tenuto conto dei doveri degli organi sociali per la prevenzione e gestione della crisi, per come previsti dal D.Lgs. n. 14/2019 ("Codice della crisi"). Il Collegio ha inoltre considerato i presidi posti in essere dalla Società ai fini della *compliance* in materia, fra l'altro, di *cybersecurity* e di Enterprise Risk Management, anche tramite interlocuzioni con le strutture direttamente coinvolte e con quelle preposte ai controlli di secondo e terzo livello.

Il Collegio Sindacale ritiene dunque adeguato il SCIGR nel suo complesso nonché nelle singole aree operative, in considerazione dell'attività di vigilanza svolta sulla pianificazione e sull'ambiente di controllo interno, sul sistema di valutazione dei rischi aziendali, sull'attività di controllo interno, sulle procedure e i meccanismi di informazioni e di comunicazione, nonché sull'attività di monitoraggio.

L'adeguatezza del sistema amministrativo contabile e sul Sistema di Controllo Interno sull'Informativa di Sostenibilità e l'attività di revisione legale dei conti

Il Collegio ha vigilato sul sistema amministrativo contabile e sul Sistema di Controllo Interno sull'Informativa di Sostenibilità (SCIIS) della Società e sulla sua affidabilità nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante le informazioni fornite dall'Amministratore Delegato, dal *Chief Financial Officer*, dal Dirigente Preposto e dagli altri responsabili delle strutture competenti, nonché attraverso l'esame della documentazione predisposta al riguardo dalla Società e l'analisi delle attività svolte dalla società di revisione.

In particolare, il Collegio Sindacale ha potuto constatare che, anche nel corso dell'Esercizio 2025, è stata confermata, da parte del Dirigente Preposto, la valutazione di adeguatezza e di effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili di cui all'art. 154-*bis* TUF. Tale conferma ha consentito il rilascio delle attestazioni da parte del medesimo Dirigente Preposto sulla circostanza che i documenti di bilancio sono conformi ai principi contabili internazionali applicabili ed in grado di fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento. Si ricorda al riguardo che, nel Consiglio di Amministrazione del 18 dicembre 2024, è stata estesa al Dirigente Preposto la responsabilità di attestare la Rendicontazione di Sostenibilità ai sensi del d.lgs. 58/98 (TUF) all'art. 154-bis così come modificato dal d.lgs. 125/2024 di recepimento della CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*). Al pari del Sistema di Controllo Interno sull'Informativa Finanziaria (SCIIF), il Gruppo ENAV ha ampliato il proprio sistema di controllo interno provvedendo a disegnare ed implementare tale sistema anche in relazione alla rendicontazione di sostenibilità, affidando la gestione dello stesso al Dirigente Preposto, come previsto dalla normativa stessa. Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari del Gruppo ENAV ha attestato, pertanto, anche la conformità della Rendicontazione di Sostenibilità, inserita nella Relazione sulla Gestione, secondo gli *standard* applicati ai sensi di legge. Per quanto concerne l'attività svolta, sulla base delle informazioni acquisite, risultano complete le dichiarazioni, le procedure e le attestazioni poste in essere o rilasciate dal Dirigente Preposto, in data 23 marzo 2026, secondo il modello indicato all'art. 81-*ter* del Regolamento Consob n. 11971/1999.

Le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio della Società si ritengono adeguate e tale valutazione è supportata anche dagli esiti delle attività di *testing* condotte dalla competente struttura interna, e dall'esame di tali risultanze anche in occasione di seduta del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate. Anche sulla scorta di tali verifiche, dalle quali non sono emersi aspetti di rilievo, il Collegio Sindacale ha valutato adeguato il sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria e non finanziaria.

Il Collegio Sindacale ha incontrato regolarmente i responsabili della società di revisione incaricata, ai fini dello scambio di dati e informazioni rilevanti ai sensi dell'art. 150, comma 3, TUF nonché dell'art. 19, comma 1, del D.Lgs. n. 39/2010, ricevendo aggiornamenti sull'attività di revisione e sugli esiti delle verifiche effettuate. In tali

occasioni sono state acquisite anche le informazioni in ordine all'evoluzione dello scenario macroeconomico per ciò che attiene le ricadute su ENAV.

Nel corso delle riunioni e dello scambio informativo avuto con i responsabili della società di revisione non sono emerse anomalie di rilevanza tale da dover essere segnalate al Consiglio di Amministrazione ovvero nella presente relazione o comunque fatti e situazioni che debbano essere evidenziati.

Il Collegio Sindacale ha valutato e vigilato, per quanto di propria competenza, sul processo di informativa finanziaria e non finanziaria nonché sull'efficacia dei sistemi di controllo amministrativo contabile e sull'Informativa di Sostenibilità e sulla relativa affidabilità ai fini di una corretta rappresentazione dei fatti di gestione tramite: *i)* lo scambio periodico di informazioni con l'Amministratore Delegato e il Dirigente Preposto a norma delle disposizioni contenute nell'art. 154-*bis* TUF; *ii)* l'esame dei rapporti predisposti dall'*Internal Audit* e degli esiti delle eventuali azioni correttive intraprese a seguito delle attività di *audit*; *iii)* l'acquisizione di informazioni da parte dei responsabili delle strutture aziendali; *iv)* il raccordo con gli organi di controllo delle società controllate ai sensi dell'art. 151, commi 1 e 2, TUF; *v)* la partecipazione ai lavori del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, spesso nell'ambito di sessioni congiunte utili a massimizzare le interazioni a vantaggio delle reciproche funzioni di vigilanza; *vi)* la partecipazione ai lavori del Comitato Sostenibilità; *vii)* l'approfondimento degli aspetti chiave della revisione e delle altre tematiche emerse nel corso dello scambio informativo con la società di revisione, che ha altresì illustrato la strategia di attività, le aree di attenzione, i controlli eseguiti e i relativi esiti, senza rilevare carenze significative concernenti il controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria e non finanziaria.

Il Collegio ha inoltre verificato l'*iter* formale e sostanziale di valutazione delle partecipazioni di ENAV in Techno Sky, IDS AirNav, D-Flight, ENAV Asia Pacific, ENAV North Atlantic, nonché – per il tramite di quest'ultima– Aireon LLC, analizzando la metodologia applicata e i relativi risultati.

Inoltre, il Collegio Sindacale ha riscontrato la coerenza e correttezza della metodologia e del processo adottato per effettuare l'*impairment test* di Techno Sky e di IDS AirNav nonché la valutazione della partecipazione in Aireon LLC, per come rappresentati nella Relazione Annuale Integrata, anche alla stregua delle analoghe valutazioni svolte dal Consiglio di Amministrazione, supportato dal Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e tenuto conto del confronto con la società di revisione.

Il Collegio Sindacale, alla luce dell'attività di vigilanza svolta e tenuto anche conto della valutazione di adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società formulata dal Consiglio di Amministrazione in data 23 marzo 2026, ritiene, per quanto di propria competenza, che tale sistema sia sostanzialmente adeguato ed affidabile ai fini della corretta rappresentazione dei fatti di gestione.

In data odierna, la società di revisione PWC ha rilasciato ai sensi dell'art. 14 D. Lgs. n. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento UE 537/2014 le relazioni di revisione sul bilancio di esercizio e consolidato chiusi al 31 dicembre 2025, con le quali ha:

- rilasciato un giudizio dal quale risulta che i bilanci di esercizio e consolidato del Gruppo forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione

patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005 ;

- rilasciato un giudizio di coerenza dal quale risulta che la Relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, sono coerenti con il bilancio di esercizio e consolidato al 31 dicembre 2025 e sono redatte in conformità alle norme di legge;
- il giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'art. 8 del Regolamento (UE) 852/2020 sono formulate da parte della società di revisione nella relazione di attestazione ai sensi dell'art. 14-bis del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39;
- rilasciato un giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato UE 2019/815, in base alle procedure di revisione (SA Italia) n. 700B svolte, a seguito delle quali la società di revisione ha concluso che il bilancio di esercizio è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato e che il bilancio consolidato è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni di tale Regolamento;
- confermato che il giudizio sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato espresso nelle predette Relazioni è in linea con quanto indicato nella Relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di CCIRC, predisposta ai sensi dell'art. 11 del Reg. UE 537/2014.

Le Relazioni della società di revisione includono inoltre un'illustrazione degli aspetti chiave della revisione contabile del bilancio della Società nonché del bilancio consolidato di Gruppo e le rispettive dichiarazioni, rese ai sensi dell'art. 14, c. 2, lettere e-bis ed e) - ter del D. Lgs. n. 39/2010, relative alla mancata identificazione di errori significativi nei contenuti della Relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58.

Inoltre, sempre in data odierna, la società di revisione PWC ha altresì presentato al Collegio Sindacale, nella sua qualità di CCIRC, la Relazione aggiuntiva prevista dall'art. 11 del Regolamento UE 537/2014, dalla quale emerge che non risultano carenze significative nel sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria meritevoli di essere portate all'attenzione del CCIRC. Nella Relazione aggiuntiva PWC ha altresì evidenziato di aver identificato alcune carenze nel sistema di controllo interno che, pur non essendo state valutate come significative, sono state comunque portate all'attenzione della direzione.

La società di revisione ha infine incluso, all'interno delle relazioni al bilancio d'esercizio e consolidato, chiusi al 31 dicembre 2025, la dichiarazione relativa all'indipendenza, così come richiesto dal D. Lgs. 39/2010, nonché dal citato Regolamento, dalla quale non emergono situazioni che possano comprometterne l'indipendenza. La società di revisione ha inoltre pubblicato sul proprio sito *internet* la relazione di trasparenza 2025.
Sempre in relazione alle verifiche di indipendenza della società di revisione, il Collegio Sindacale, nella sua qualità di CCIRC ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. n. 39/2010, ha verificato che, nel corso dell'Esercizio 2025, i corrispettivi complessivi per i servizi *audit related* resi dalle società di revisione PWC ed EY e dalle entità della loro rete in favore della Società e delle sue controllate, hanno rispettato i limiti di cui all'art. 4, comma 2, del Regolamento UE 537/2014. A tal fine, è stata valutata la natura dei predetti incarichi alla luce dei criteri dettati dalla normativa in merito ai servizi vietati di cui all'art. 5 del richiamato Regolamento, rilevando che le società di revisione non hanno svolto servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi della citata norma. Di seguito si riporta una tabella di sintesi dei corrispettivi di competenza dell'esercizio 2025 per i servizi di revisione e per quelli diversi dalla revisione, resi dalle stesse società di revisione PWC ed EY e da entità appartenenti alla loro rete:

Tipologia di servizi ENAV	Soggetto che ha erogato il servizio	2025
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	407
Servizi di revisione contabile	PWC S.p.A.	87
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	59
SOCIETA' CONTROLLATE		
Servizi di revisione contabile	EY S.p.A.	29
	Rete EY S.p.A.	6
Servizi di revisione contabile	PWC S.p.A.	118
Totale		**706**

(migliaia di euro)

Per quanto riguarda gli incarichi diversi da quelli di revisione e il relativo corrispettivo, questi sono stati ritenuti dal Collegio Sindacale adeguati alla dimensione e alla complessità dei lavori effettuati e quindi compatibili con l'incarico di revisione legale, non risultando elementi tali da incidere sui criteri di indipendenza delle società di revisione legale.

Il bilancio d'esercizio e il bilancio consolidato

Il Collegio ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, che registra un utile d'esercizio di 82,3 milioni di euro e non vede, per quanto a conoscenza del Collegio, deroghe alle norme di legge.
Come evidenziato e descritto nella Relazione Annuale Integrata e nelle note illustrative alle quali si fa rinvio, il mercato del traffico aereo nel 2025 conferma, per gli Stati dell'area Eurocontrol, la tendenza in incremento del volume dei voli gestiti registrando,

rispetto al 2024, un aumento sia delle Unità di Servizio di rotta ("UdS") per +5,8% che nel numero dei voli assistiti per +4%, consolidando il *trend* positivo emerso a decorrere dalla seconda metà del 2022.

Le unità di servizio di rotta riferite all'Italia nel 2025, hanno registrato un incremento del +5,9%, rispetto al 2024, valore superiore a quello realizzato dagli Stati del cosiddetto *comparator group* dell'Europa continentale. Anche nel confronto con il 2019, quale ultimo anno di riferimento pre-pandemico, i dati registrati nel 2025 per l'Italia, confermano una piena ripresa del mercato del traffico aereo rilevando un +23,7% in termini di unità di servizio di rotta.

Il traffico di rotta in Italia ha evidenziato, nel 2025, un incremento sia delle Unità di Servizio comunicate da Eurocontrol che si attestano a +5,9% (pari valore includendo la categoria residuale Esente non comunicato ad Eurocontrol) che del numero dei voli assistiti del +6,3% (+6,4% se si ricomprende la categoria residuale Esente non comunicato ad Eurocontrol) rispetto al 2024.

Il positivo andamento dei flussi di traffico dell'esercizio 2025, in termini di unità di servizio, conferma il ruolo strategico delle rotte italiane, sia per l'attrattività del Paese come destinazione finale, che si riflette nel traffico aereo internazionale (+6,9% di UdS), sia per l'attraversamento dello spazio aereo italiano, che si riflette nel traffico di sorvolo (+7,8% di UdS). Non riflette questo andamento positivo il traffico aereo nazionale che mostra una riduzione, in termini di Unità di Servizio, del -2,1% rispetto al 2024. Permangono anche nel 2025 alcune criticità sullo scenario internazionale quali la crisi russo-ucraina e quella israele palestinese che influiscono nella configurazione geografica dei flussi aerei in Europa, spostando il baricentro verso rotte che interessano prevalentemente i Paesi dell'Europa sud-orientale, tra cui l'Italia. In questo contesto, l'Italia ha registrato una continua crescita nel traffico di sorvolo, con un aumento rispetto al dato del 2019 pari a +35,6% di UdS.

Il Gruppo ENAV chiude l'esercizio 2025 con un utile consolidato in diminuzione del 25,9%, un totale ricavi in diminuzione dell'1,2% e un EBITDA a 252,7 milioni di euro in diminuzione del 18,7 %, il tutto rispetto all'esercizio 2024.

La positività di tali risultati si riflette sui ricavi da *core business* che registrano una crescita del 15,5%, rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a 1,121 milioni di euro, per le maggiori unità di servizio sviluppate nell'esercizio pari a +5,9% (+10,7% 2024 su 2023) riguardanti in particolare il traffico aereo internazionale e di sorvolo, e per l'incremento della tariffa applicata, che recepisce il recupero dei *balance* iscritti nel *combined period* 2020-2021, attestandosi a euro 74,94 (euro 68,77 nel 2024), tariffa che si riduce dello 0,9% se si considera la sola tariffa al netto dei *balance*.

Nel totale dei ricavi incide positivamente anche la componente dei ricavi sviluppati sul mercato non regolamentato che producono un positivo risultato attestandosi a 52,1 milioni di euro, in incremento del 5,8% rispetto all'esercizio precedente.

I costi operativi mostrano un incremento del +6,4%, rispetto al 2024, attestandosi a 772 milioni di euro e rilevano un aumento del costo del personale (+6,8%) e degli altri costi operativi (+7,6%) e un incremento dei costi per lavori interni capitalizzati del +21,9%.

Sull'EBIT dell'esercizio, che si attesta a 140,7 milioni di euro, in riduzione del 24,9% rispetto all'esercizio precedente, incidono gli ammortamenti dell'esercizio, pari, al netto

dei contributi sugli investimenti, a 109,3 milioni di euro, congiuntamente agli effetti delle voci svalutazione crediti ed accantonamenti a fondo rischi.

Relativamente alla situazione finanziaria, l'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2025 presenta un saldo di 137,4 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto al dato del 31 dicembre 2024 (-258,3 milioni di euro) e tiene conto della liquidità della controllata Enav Asia Pacific per 4,2 milioni di euro, classificata nelle attività destinate alla dismissione a seguito della delibera di liquidazione volontaria assunta dalla Capogruppo, con inizio della procedura di liquidazione avvenuta ad aprile 2025. Inoltre, tale dato recepisce quanto previsto dagli Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del regolamento sul prospetto emanati da ESMA (*European Securities & Markets Authority*) in data 4 marzo 2021, in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti da CONSOB con richiamo di attenzione n. 5/21 del 29 aprile 2021.

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti ammontano a 447,7 milioni di euro e registrano una variazione netta positiva di 90,8 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione è principalmente associata alla dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria, che ha prodotto un flusso di cassa positivo, strettamente correlato al maggior traffico aereo assistito, con conseguenti maggiori incassi dal *core business* della Capogruppo e che ha beneficiato degli incassi dei progetti finanziati in ambito PNRR e *Connecting European Facility*.

Non essendo demandata al Collegio Sindacale la funzione di revisione legale, lo stesso ha vigilato sull'impostazione generale del bilancio, sulla sua conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura, senza rilevare aspetti da riferire. Il Collegio ha verificato inoltre l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione Annuale Integrata, anche in questo caso senza rilievi da esporre. Gli Amministratori hanno illustrato nella Relazione Annuale Integrata le poste che hanno concorso al risultato economico e gli eventi generativi delle medesime.

Il Bilancio di Esercizio di ENAV al 31 dicembre 2025 è stato redatto in conformità ai principi contabili internazionali *International Accounting Standards* (IAS) ed *International Financial Reporting Standards* (IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB) ed alle relative interpretazioni (IFRIC e SIC), adottati dall'Unione Europea con il Regolamento Europeo n. 1606/2002 nonché ai sensi del D.Lgs. n. 38 del 28 febbraio 2005 che ha disciplinato l'applicazione degli IFRS nell'ambito del corpo legislativo italiano. I principi contabili utilizzati riflettono la piena operatività di ENAV nel prevedibile futuro essendo applicati nel presupposto della continuità aziendale e sono conformi a quelli applicati nella redazione del bilancio separato del precedente esercizio, ad eccezione dei principi di nuova applicazione che non hanno prodotto impatti sul Bilancio di esercizio, richiamati al paragrafo 5 delle Note illustrative al bilancio di esercizio. Si segnala fra l'altro che, il dato relativo all'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2025, recepisce quanto previsto dagli Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del regolamento sul prospetto emanati da ESMA (*European Securities & Markets Authority*) il 4 marzo 2021 in vigore dal 5 maggio 2021 e recepiti da Consob con Richiamo di Attenzione n. 5/2021 del 29 aprile 2021.

Riguardo al contesto macroeconomico, la Relazione Annuale Integrata segnala che, nel corso del 2025, così come per il 2024, la Società non ha registrato impatti operativi, commerciali o economico-finanziari direttamente riconducibili al conflitto russo-ucraino o ad altri scenari di crisi internazionale. Le posizioni pregresse con controparti della Federazione Russa erano già state svalutate negli esercizi precedenti e non risultano ulteriori rapporti in essere con soggetti interessati dal regime sanzionatorio. Il Gruppo ENAV prosegue un monitoraggio costante del contesto geopolitico e assicura il pieno rispetto delle misure adottate dagli Stati dell'Unione Europea. Sul fronte *supply chain*, non si rilevano criticità con effetti negativi sulla *business continuity*, sono stati mantenuti adeguati livelli di scorte per gli apparati a supporto dei servizi di navigazione aerea, al fine di assorbire eventuali ritardi lungo la catena di fornitura. Parallelamente, prosegue il *risk monitoring* per intercettare tempestivamente potenziali impatti sul *business* corrente e prospettico. Anche con riferimento ai recenti conflitti in Medio Oriente, che potrebbero indebolire la componente di traffico internazionale e di sorvolo, i dati parziali riferibili al periodo in esame (2 settimane) sembrerebbero evidenziare, alla data della Relazione Annuale Integrata, un impatto comunque limitato, con un volume di voli e Unità di Servizio che, pur in riduzione rispetto ai dati registrati a gennaio, resterebbero tuttavia ancora in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno 2025. Pertanto, laddove il contesto osservabile in tale frangente dovesse restare stabile anche nel prossimo periodo, ovvero la crisi in atto restasse circoscritta territorialmente e nel tempo, il traffico e le Unità di Servizio per l'anno 2026 potrebbero non subire particolari variazioni rispetto alle stime previste nel Piano Industriale e nel Piano di *Performance*.

Il Bilancio dell'esercizio 2025 di ENAV è stato sottoposto, come già anticipato, a revisione contabile da parte della società di revisione che, ai sensi dell'artt. 14 del D.Lgs. n. 39/2010, ha espresso nella propria relazione un giudizio senza rilievi né richiami d'informativa. La società di revisione ha altresì emesso la relazione sulla revisione del bilancio relativo all'esercizio 2025 delle controllate Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

Fermo restando che a carico del Collegio Sindacale non è previsto alcun obbligo di relazione né di formali espressioni di giudizio sul bilancio consolidato, che spettano invece alla società di revisione, si è proceduto a constatare come il medesimo chiuda con un utile di Euro 93.125.378 e come la relazione specifica di PWC resa ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 39/2010 non contenga rilievi né richiami di informativa. Si precisa in ogni caso che la Società ha dichiarato di aver redatto il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 di ENAV S.p.A. e delle sue controllate in conformità ai principi contabili internazionali *International Accounting Standards* (IAS) ed *International Financial Reporting Standards* (IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB) ed alle relative interpretazioni (IFRIC e SIC), adottati dall'Unione Europea con il Regolamento Europeo n. 1606/2002 nonché ai sensi del D. Lgs n. 38 del 28 febbraio 2005 che ha disciplinato l'applicazione degli IFRS nell'ambito del corpo legislativo italiano. Si riferirà in seguito, nella specifica sezione della presente relazione, sui principali rapporti con le società controllate.

In conformità alle disposizioni della Direttiva 2004/109/CE (la Direttiva Transparency), del Regolamento Delegato della Commissione Europea n. 2019/815 ("Regolamento ESEF") e dell'art. 154-*ter* del TUF, nell'esercizio 2025 la Relazione Annuale Integrata è

stata predisposta nel formato XHTML e le Note illustrative al bilancio consolidato, oltre quella dei relativi prospetti di bilancio, sono stati sottoposti a marcatura utilizzando la tassonomia ESMA-IFRS e il linguaggio informatico integrato iXBRL. In conformità a tali disposizioni, la Relazione Annuale Integrata è stata pubblicata nel formato elettronico unico di comunicazione oltre al formato usuale di cortesia.
Con riferimento al formato XHTML e alla marcatura, la società di revisione ha attestato la conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Rendicontazione consolidata di sostenibilità

Il Gruppo ENAV ha presentato la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità per l'Esercizio 2025 all'interno della Relazione sulla gestione, in conformità alle prescrizioni normative introdotte dalla Direttiva n. 2022/2464/UE del Parlamento Europeo (*Corporate Sustainability Reporting Directive* – CSRD), recepita nell'ordinamento nazionale con il D.lgs. n. 125 del 6 settembre 2024 in materia di rendicontazione societaria di sostenibilità.
La CSRD ha introdotto, infatti, importanti novità rispetto alla precedente disciplina in materia di rendicontazione non finanziaria, tra cui "l'inclusione obbligatoria della rendicontazione di sostenibilità nella relazione sulla gestione" superando l'opzione della collocazione in un documento separato prevista dalla precedente normativa. A tal fine la Relazione Annuale Integrata si compone dei seguenti documenti: Relazione sulla Gestione, che include al paragrafo 5 la Rendicontazione consolidata di Sostenibilità, Bilancio Consolidato e Bilancio di Esercizio di ENAV S.p.A.
La Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità (di seguito anche "RCS") identifica le questioni di sostenibilità considerate rilevanti e fornisce agli *stakeholder* informazioni trasparenti, comparabili e affidabili in merito alle *performance* ambientali, sociali e di governance (ESG) del Gruppo ENAV. In conformità ai requisiti dettati dalla Direttiva CSRD, il Gruppo ENAV adotta lo *standard* di rendicontazione ESRS (*European Sustainability Reporting Standard*), che copre un'ampia gamma di argomenti di sostenibilità. Tale *standard* assicura che le informazioni riportate siano coerenti e comparabili tra organizzazioni e settori diversi. Uno degli elementi fondanti della rendicontazione di sostenibilità ai sensi della Direttiva CSRD è la cosiddetta "analisi di doppia materialità", attraverso la quale il Gruppo ENAV ha identificato le questioni di sostenibilità rilevanti in relazione alle attività di *business* e alla catena del valore. Tale analisi ha consentito di implementare la rendicontazione di sostenibilità relativa ai seguenti aspetti coperti dallo *standard* ESRS: informazioni generali; cambiamento climatico; forza lavoro propria; lavoratori nella catena del valore; comunità interessate; consumatori e utilizzatori finali; condotta aziendale.
Rinviando per i dettagli alla RCS, si rileva che la stessa è stata predisposta in ottemperanza al D. Lgs. 125/2024 e alle richieste del Regolamento UE 2020/852 e successive modifiche e integrazioni, dell'Atto Delegato relativo all'articolo 8 del suddetto Regolamento in merito alle attività, alle spese in conto capitale e alle spese operative associate ad attività ecosostenibili, così come riportato nel relativo paragrafo "Informativa ai sensi del Regolamento UE 2020/852 e s.m.i. (Tassonomia UE)". La RCS è stata redatta su base consolidata e riguarda l'intero Gruppo ENAV, ovvero la Capogruppo ENAV S.p.A. e tutte le società sulle quali la stessa esercita il controllo,

direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate. Pertanto, il perimetro di rendicontazione è il medesimo del Bilancio Consolidato.
Il Collegio Sindacale ha verificato che la rendicontazione di sostenibilità sia stata redatta e pubblicata in conformità alle previsioni normative di riferimento e ha vigilato sull'adeguatezza del sistema organizzativo, amministrativo e di rendicontazione e controllo adottato al fine di consentire una corretta e completa rappresentazione nella rendicontazione di sostenibilità consolidata delle informazioni necessarie alla comprensione, sia dell'impatto dell'impresa sulle questioni di sostenibilità, sia del modo in cui le stesse influiscono sull'andamento dell'impresa, sui suoi risultati e sulla sua situazione.
Al riguardo, la Società di Revisione ha emesso, in data odierna, ai sensi dell'articolo 14-bis del D.Lgs 39/2010, una relazione, nella forma di "*Negative Assurance*", circa la conformità:
- della dichiarazione consolidata di sostenibilità relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, in tutti gli aspetti significativi, ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva (UE) 2013/34/UE ("European Sustainability Reporting Standards");
- delle informazioni contenute nel paragrafo "Informativa ai sensi del Regolamento UE 2020/852 e s.m.i. (Tassonomia UE)" della dichiarazione consolidata di sostenibilità, in tutti gli aspetti significativi, all'articolo 8 del Regolamento (UE) 852/2020 ("il "Regolamento Tassonomia").

Le regole di governo societario

La Società aderisce al Codice di Corporate Governance, ritenendo che l'allineamento della propria *governance* alla *best practice* italiana ed internazionale, cui il Codice si ispira, costituisca presupposto fondamentale per la realizzazione degli obiettivi della Società e del suo successo sostenibile, e curando pertanto che le proprie regole di governo societario siano in linea con le relative previsioni. Il Collegio Sindacale ha verificato che la Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari per l'Esercizio 2025, redatta secondo le istruzioni contenute nel Regolamento dei mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana S.p.A., in aderenza al *format* per la relazione sul governo societario e gli assetti proprietari pubblicato da Borsa Italiana in data 17 dicembre 2024 ed ai sensi dell'art. 123-*bis* del TUF, approvata dagli Amministratori in data 30 marzo 2026, descrive il sistema di *governance* societario adottato. Il Collegio Sindacale ritiene che la Relazione sia conforme alla normativa primaria e secondaria nonché alle previsioni del Codice e che le stesse, sulla base di quanto emerso nel corso dell'attività di vigilanza svolta, risultano effettivamente e correttamente applicate, come peraltro evidenziato all'interno della stessa Relazione, che tiene conto dell'ultimo *format* reso disponibile da Borsa Italiana, riportando puntuali riferimenti ai principi e alle raccomandazioni del Codice rilevanti rispetto alle pratiche di *governance* illustrate. Il Collegio Sindacale ha altresì verificato la corretta applicazione dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal Consiglio di Amministrazione per valutare l'indipendenza dei consiglieri, sulla scorta di una *policy ad hoc* adottata dal Consiglio di Amministrazione in data 18 febbraio 2021, così come modificata e integrata in data 17 marzo 2025, e applicata in occasione dell'ultima verifica

effettuata dall'Organo di amministrazione il 23 marzo 2026. Il Collegio Sindacale ha verificato l'avvenuta approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, previo parere del Comitato Remunerazioni, della Relazione sulla Politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti redatta ai sensi dell'art. 123-*ter* TUF e dell'art. 84-*ter* del Regolamento Emittenti, che verrà sottoposta agli Azionisti in occasione dell'Assemblea convocata per il giorno 14 maggio 2026, chiamata ad esprimersi: (i) con delibera vincolante sulla prima sezione, relativa alla politica di remunerazione; e (ii) con delibera non vincolante sulla seconda sezione, riportante il dettaglio dei compensi corrisposti nell'esercizio 2025.

Rapporti con l'Ente controllante e con le società controllate

Alla data del 31 dicembre 2025, ENAV risulta partecipata per il 53,28% dal Ministero dell'economia e delle finanze ("MEF"), per il 46,46% da azionariato istituzionale ed individuale e per lo 0,26% dalla stessa ENAV sotto forma di azioni proprie.

Quanto ai rapporti con il MEF, si ricorda come la Società sia soggetta alla disciplina dei cd. *golden powers* ai sensi del D.L. 15 marzo 2012 n. 21, nel quale sono state, fra l'altro, introdotte le modifiche in forza del D.L. n. 21 del 21 marzo 2022, convertito con modificazioni dalla L. n. 56 dell'11 maggio 2022.

Il Collegio Sindacale ha incontrato gli organi di controllo delle principali controllate al fine di realizzare il necessario scambio informativo. Il Gruppo presenta adeguati presidi in ambito "231" in quanto Techno Sky, così come IDS AirNav e D-Flight si sono dotate di un proprio MOG e di autonomi Organismi di Vigilanza. I controlli di terzo livello operanti su tutte le società del Gruppo sono affidati alla struttura *Internal Audit* della Capogruppo, sulla base del mandato conferito dal Consiglio di amministrazione e di un contratto *intercompany* sottoscritto con ciascuna società controllata.

Le operazioni con parti correlate

La Società ha adottato regole che assicurano la trasparenza e la correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni con parti correlate secondo i principi generali indicati da Consob, come descritto nella Relazione Annuale Integrata relativa al Bilancio dell'Esercizio 2025. In particolare, il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato in data 21 giugno 2016, con efficacia a decorrere dalla data di quotazione, la "*Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate*", ai sensi dell'articolo 2391-*bis* c.c. e del Regolamento adottato da Consob con deliberazione n. 17221/2010 ("Regolamento OPC") e successive modifiche e integrazioni. Tale procedura, previo parere favorevole del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, sentito il Collegio Sindacale, è stata peraltro da ultimo aggiornata dal Consiglio di amministrazione il 17 marzo 2025 al fine di adeguarla alle modifiche organizzative intervenute e di apportare lievi affinamenti di carattere formale che beneficiano una più scorrevole lettura e comprensione della Procedura stessa. Il Collegio Sindacale valuta adeguata l'attività svolta in materia dal Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, nonché l'informazione fornita dal Consiglio di Amministrazione nella Relazione Annuale Integrata con riguardo alle operazioni infragruppo e a quelle con parti correlate. Il Bilancio di esercizio 2025 contiene l'indicazione dei rapporti intrattenuti con entità correlate, secondo le

disposizioni dello IAS 24. Le entità dei rapporti di natura commerciale e di natura finanziaria con le parti correlate sono adeguatamente evidenziate nelle note al Bilancio, cui si rinvia per quanto attiene alla individuazione della tipologia delle operazioni in questione e dei relativi effetti economici, patrimoniali e finanziari. Dette ultime operazioni, individuate dal principio contabile IAS 24, riguardano essenzialmente lo scambio di beni, le prestazioni di servizi e l'impiego di mezzi finanziari. Nelle Note al Bilancio sono inoltre richiamate le modalità procedurali adottate per assicurare che le operazioni con parti correlate vengano effettuate nel rispetto di criteri di trasparenza, nonché di correttezza procedurale e sostanziale. Si dà atto che le operazioni ivi indicate sono state poste in essere nel rispetto delle modalità di approvazione ed esecuzione previste nella procedura sopra richiamata e descritta nella Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari per l'esercizio 2025. Si rileva, inoltre, che nel 2025 non sono state poste in essere operazioni di maggiore rilevanza e non vi sono state operazioni soggette agli obblighi informativi in quanto rientranti nei casi di esclusione previsti dalla procedura, né operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale consolidata o sui risultati consolidati dell'esercizio.

Eventuali omissioni e fatti censurabili. Denunzie e pareri resi

Nell'attività di vigilanza non si sono riscontrate omissioni da parte degli Amministratori o fatti censurabili, sicché non vi sono irregolarità ai sensi dell'art. 149, comma 3, del TUF.

Nel corso dell'esercizio e fino alla data odierna:

- al Collegio Sindacale non sono pervenute denunce ai sensi dell'art. 2408 c.c., né risulta la ricezione di esposti e non ha presentato denunce al tribunale ex art. 2409 c.c.;
- il Collegio Sindacale non ha effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione, non ha ricevuto segnalazioni da parte del soggetto incaricato dalla revisione legale ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14,; non ha ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-novies d.lgs. 12 gennaio 2019 n. 14.

Nel corso dell'esercizio 2025, il Collegio Sindacale è stato fra l'altro chiamato ad esprimere pareri, rilasciati sempre in senso positivo, in merito a:

i. approvazione della proposta di Piano di Audit 2025;

ii. valutazione di adeguatezza di: *(i)* assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società ai sensi dell'art. 2381, comma 3, c.c. e del Codice; *(ii)* poteri e mezzi a disposizione del Dirigente Preposto per l'esercizio dei compiti affidatigli dalla legge, ai sensi dell'art. 154-*bis*, comma 4, del TUF; nonché *(iii)* SCIGR di ENAV rispetto alle caratteristiche dell'impresa e al profilo di rischio assunto, nonché la sua efficacia ai sensi e per gli effetti di quanto raccomandato dal Codice;

iii. consuntivazione della remunerazione variabile di breve termine (STI) 2024 per l'Amministratore Delegato e per i Dirigenti con Responsabilità Strategiche; consuntivazione della remunerazione variabile di lungo termine (LTI) relativamente al terzo ciclo di *vesting* 2022-2024 del Piano di Performance Share 2020-2022; assegnazione della remunerazione variabile di breve termine (STI) per l'anno 2025 per l'Amministratore Delegato ed i Dirigenti con Responsabilità Strategiche;

Indicatore di sostenibilità relativo al terzo ciclo di vesting (2025-2027) del Piano di Performance Share 2023-2025; Proposta di Politica di remunerazione 2025; Relazione sulla politica di remunerazione 2025 e sui compensi corrisposti ai sensi dell'art. 123-ter del Testo Unico Finanza.

Conclusioni

Sulla base delle citate attività svolte e tenuto conto delle considerazioni sopra riportate, il Collegio Sindacale non rileva elementi ostativi rispetto all'approvazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2025 ed alle proposte di delibera formulate dal Consiglio di Amministrazione.

Roma, 14 aprile 2026

Roberto Cassader – Presidente

Eleonora Di Vona – Sindaco effettivo

Leonardo Quagliata – Sindaco effettivo

Relazione della Società di Revisione sul Bilancio di Esercizio

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

Agli Azionisti di

ENAV SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di ENAV SpA (la "Società"), costituito dal prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria al 31 dicembre 2025, dal prospetto di conto economico, dal prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240, Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Via Pisacane 1B Tel. 0521 275911 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Via Santa Maria 11 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001.

www.pwc.com/it

materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Aspetti chiave	Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave
Recuperabilità delle partecipazioni	
Note illustrative di ENAV SpA, sezione "3. Principi contabili e criteri di valutazione", paragrafo "Partecipazioni", sezione "4. Uso di stime", paragrafo "Riduzione di valore e recuperabilità partecipazioni", e nota "8. Partecipazioni". La voce Partecipazioni al 31 dicembre 2025 ammonta a 193.239 migliaia di Euro. La Direzione verifica annualmente l'eventuale presenza di indicatori che le partecipazioni detenute possano aver subito una riduzione di valore e, confronta il valore contabile con la stima del valore recuperabile secondo i dettami del principio contabile IAS 36 "Riduzione di valore delle attività". Il valore recuperabile delle partecipazioni nella Techno Sky Srl e nella IDS AirNav Srl è legato al verificarsi delle assunzioni poste alla base dei piani delle singole partecipazioni. In particolare, il valore recuperabile delle stesse è stato determinato mediante il calcolo del "value in	Nell'ambito delle attività di revisione contabile, abbiamo svolto le seguenti principali attività anche con il supporto degli esperti in valutazioni appartenenti alla rete PwC. Abbiamo effettuato la comprensione e valutazione del sistema di controllo interno a presidio del processo di verifica della recuperabilità del valore delle partecipazioni. Con riferimento alle partecipazioni nella Techno Sky Srl e nella IDS AirNav Srl abbiamo: (i) verificato la coerenza dei flussi di cassa attesi con il piano economico finanziario 2025-2029 e con il Budget 2026 approvati dal Consiglio di Amministrazione di ciascuna entità legale; (ii) verificato la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dagli amministratori per la stima dei suddetti flussi; (iii) abbiamo eseguito procedure di verifica comparativa tra i principali dati stimati nel piano economico finanziario 2025-2029 e i

use" basato sull'attualizzazione dei flussi di cassa attesi.

Il valore recuperabile della partecipazione in Enav North Atlantic LLC, costituita al fine di detenere una partecipazione pari all'8,6% nella Aireon Holdings LLC, la quale a sua volta detiene integralmente la partecipazione nella Aireon LLC, è legato alla misurazione del fair value dell'investimento nella Aireon LLC.

Tali metodi sono caratterizzati da un elevato grado di complessità e dall'utilizzo di stime, per loro natura incerte e soggettive, relative ai:

(i) flussi finanziari attesi, determinati tenendo conto delle previsioni di redditività future;

(ii) parametri finanziari utilizzati ai fini della determinazione del tasso di attualizzazione e del tasso di crescita per la stima del valore terminale di ciascuna partecipata.

Per tali ragioni, data anche la significatività di tale voce, abbiamo considerato la valutazione della recuperabilità delle partecipazioni un aspetto chiave nell'ambito della revisione contabile del bilancio d'esercizio.

risultati consuntivi 2025, al fine di valutare la capacità di previsione degli amministratori;

(iv) verificato l'accuratezza matematica dei calcoli effettuati;

(v) analizzato le assunzioni effettuate nella determinazione dei flussi di cassa, del tasso di attualizzazione (WACC) e di crescita utilizzati per l'impairment test e abbiamo svolto un ricalcolo indipendente utilizzando i parametri applicabili alle singole partecipazioni oggetto di impairment test;

(vi) esaminato le analisi di sensitività predisposte dagli amministratori sulla recuperabilità delle partecipazioni, con riguardo all'impatto derivante da possibili cambiamenti nei flussi di cassa stimati, nel tasso di crescita a lungo termine e nel tasso di attualizzazione utilizzato.

Con riferimento alla partecipazione nella Enav North Atlantic LLC, abbiamo:

(i) verificato la coerenza dei flussi di cassa attesi con il Long Term Operating Plan aggiornati dalla Direzione di Aireon LCC nel mese di febbraio 2025;

(ii) verificato la ragionevolezza dei modelli e delle principali assunzioni sottostanti la determinazione del fair value;

(iii) verificato l'accuratezza matematica dei calcoli effettuati;

(iv) analizzato le assunzioni effettuate nella determinazione del tasso di attualizzazione (WACC) utilizzato per la determinazione del fair value e svolto un ricalcolo indipendente utilizzando i parametri applicabili alla partecipazione.

Infine, abbiamo verificato la completezza e l'accuratezza dell'informativa riportata nelle note

al bilancio d'esercizio con quanto disposto dai principi contabili internazionali.

Altri aspetti

Il bilancio d'esercizio di ENAV SpA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, il 16 aprile 2025, ha espresso un giudizio senza modifica su tale bilancio. La nota illustrativa "Riclassifica dei dati patrimoniali" illustra gli effetti della riesposizione di alcuni dati comparativi relativi all'esercizio precedente, rispetto ai dati precedentemente presentati, a seguito di alcune riclassifiche tra le voci patrimoniali.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

pwc

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;

- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento.

In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di ENAV SpA ci ha conferito in data 10 maggio 2024 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2025 al 31 dicembre 2033.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 815/2019

Gli amministratori di ENAV SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 815/2019 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - European Single Electronic Format) (il "Regolamento Delegato") al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio d'esercizio alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025 è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/2010 e ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998

Gli amministratori di ENAV SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari di ENAV SpA al 31 dicembre 2025, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998, con il bilancio d'esercizio;

- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998;

- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono coerenti con il bilancio d'esercizio di ENAV SpA al 31 dicembre 2025.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 14 aprile 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

Luca Bonvino

(Revisore legale)

Informazioni legali e contatti

Sede legale

ENAV S.p.A.
Via Salaria n. 716 – 00138 Roma
Tel. +39 06 81661
www.enav.it

Informazioni legali

Capitale sociale: 541.744.385,00 euro i.v.
Codice Fiscale e Iscrizione Registro delle Imprese
Di Roma n. 97016000586
Partita IVA n. 02152021008

Investor Relations

e-mail: ir@enav.it

Concept design e realizzazione
Mercurio GP - Milano

Stampa
M4 - Milano

PAGINE INTERNE
Carta
Fedrigoni Freelife Cento Premium White

Grammatura
120 g/m²

Numero di pagine
368

COPERTINA
Carta
Fedrigoni Freelife Cento Premium White

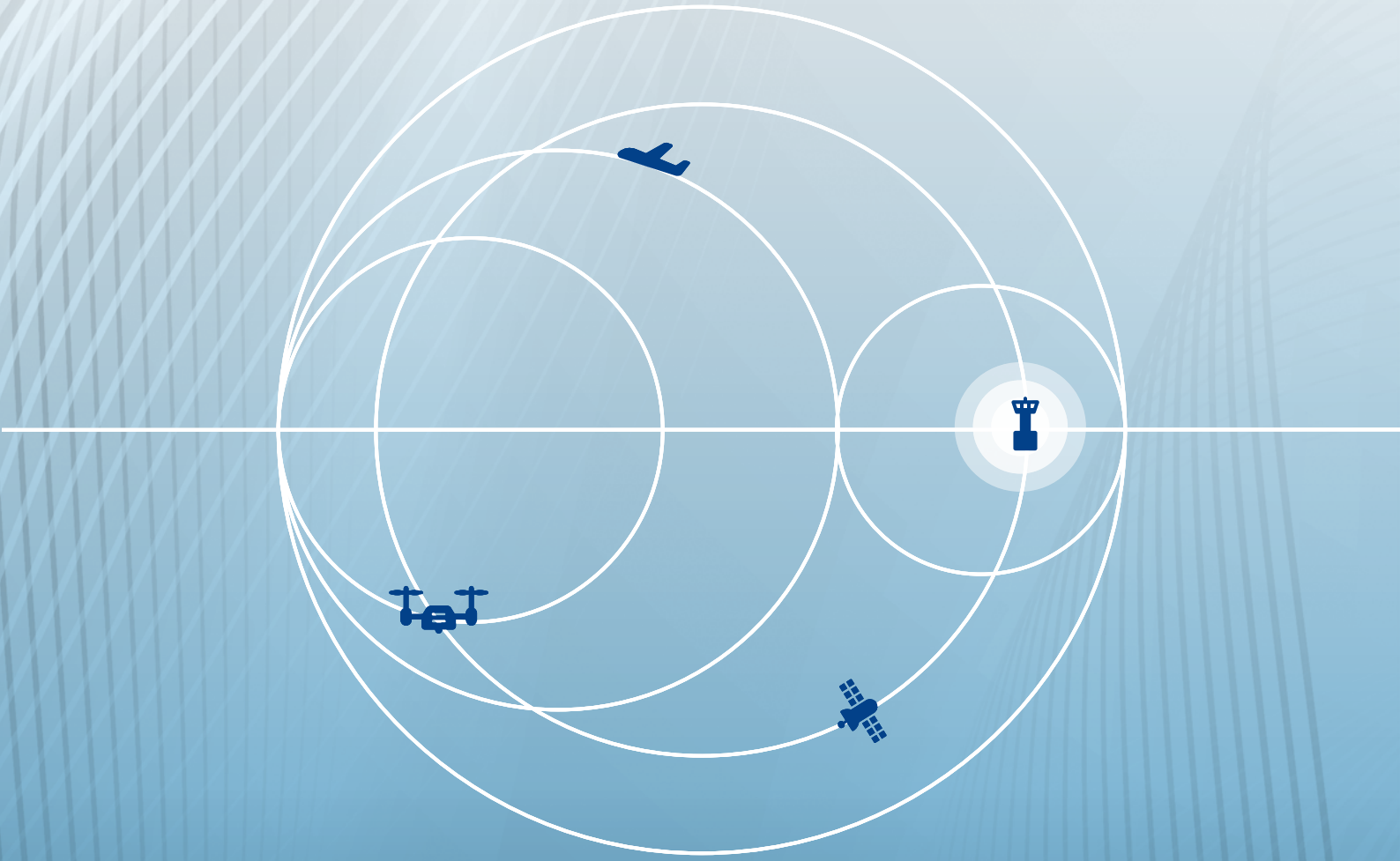
Grammatura
350 g/m²

Tiratura: 65 copie
Finito di stampare nel mese di maggio 2026
Questa pubblicazione è stampata su carta naturale 100% riciclata certificata FSC®
Pubblicazione fuori commercio



ENAV
Società per Azioni
Sede legale in Roma
Via Salaria, 716
Cap. soc. € 541.744.385,00 i.v.
C.F. e CCIAA n. 97016000586
R.E.A. di Roman. 965162
Partita I.V.A. n. 02152021008

© 2025 ENAV S.p.A.



enav SpA

enav.it